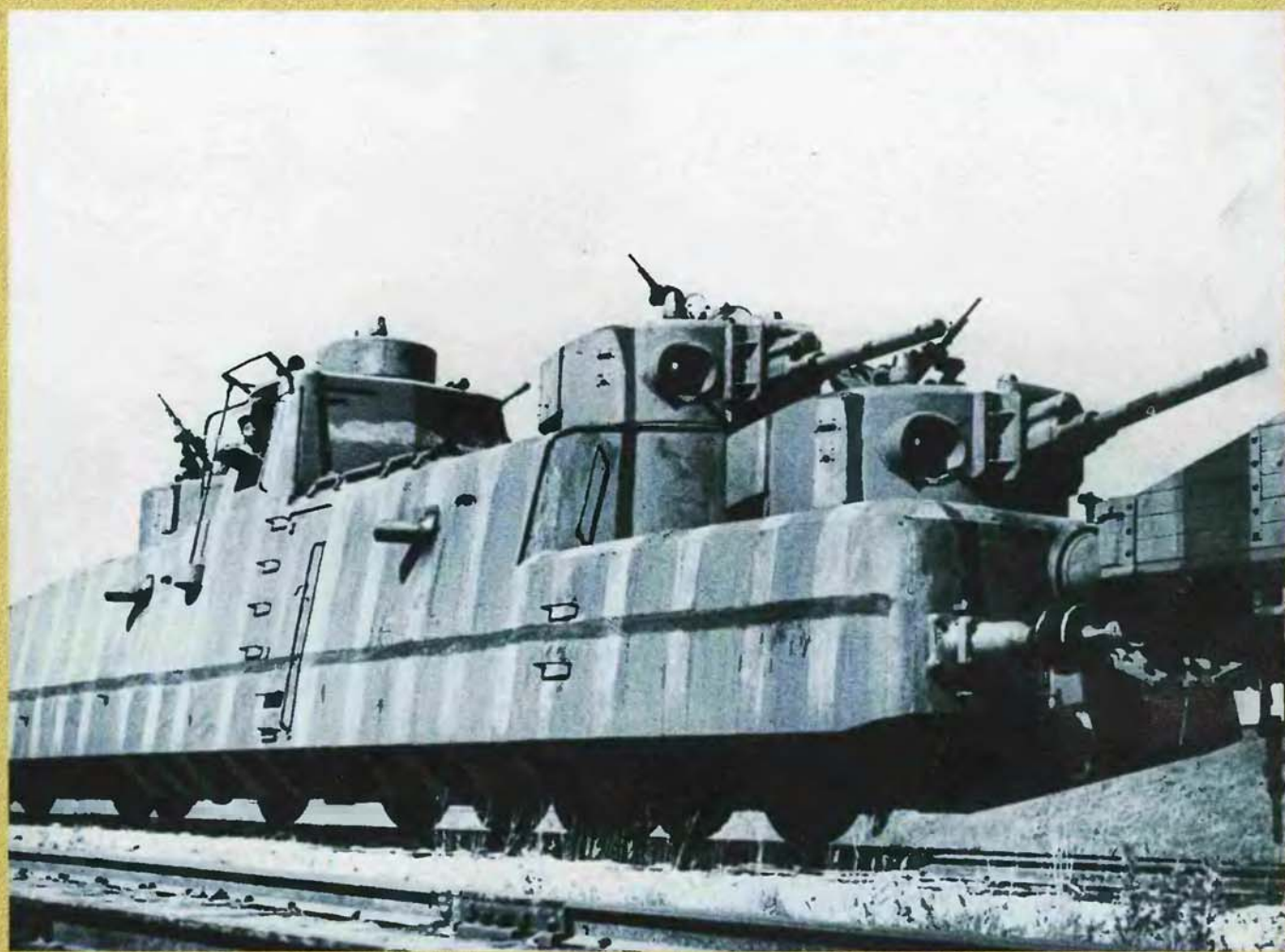


Проктова ИЛЛЮСТРАЦИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ — 5-2005



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
БРОНЕДРЕЗИНЫ
И
МОТОБРОНЕВАГОНЫ

Фронтальная
ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Максим Коломиец

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
БРОНЕДРЕЗИНЫ
И МОТОБРОНЕВАГОНЫ**

Издательство «Стратегия КМ»



ВВЕДЕНИЕ

Предлагаемый читателям выпуск «Фронтowej иллюстрации» посвящен бронированным дрезинам и моторным вагонам, которые проектировались и строились в нашей стране с 1915 года и до конца Великой Отечественной войны. Выбор данной темы не случаен. В последнее время появился ряд публикаций, посвященных бронепоездам России и СССР. Не вдаваясь в качество работ, можно отметить одно – информация по бронедрезинам и мотобронев вагонам в них весьма поверхностна и содержит много ошибок. Как правило, упоминаются мотобронев вагон Первой Мировой войны «Заамурец», мотобронев вагоны Кировского завода – при этом часто их зачисляют в состав войск НКВД, хотя они там никогда не были, а также тяжелая бронедрезина с башней танка Т-26. При этом «за бортом» остается много интересных построенных и спроектированных железнодорожных боевых машин.

В данной работе, на основе многолетнего изучения архивных документов, рассказывается о всей гамме бронедрезин и мотобронев вагонов России и СССР, причем речь идет не только о построенных образцах, но и проектах, оставшихся на бумаге. Автор рассказывает только о бронедрезинах специальной постройки, не включая сюда бронев автомобили на железнодорожном ходу, которые могли передвигаться и по рельсам, и по шоссе. Кроме того, в материале о мотобронев вагонах войск НКВД основной упор сделан на историю их создания и производства, а служба и боевое применение затронуты мало. Это сделано намеренно – подробно об этом планируется рассказать в монографии, посвященной бронепоездам войск НКВД, работа над которой ведется.

Два слова о терминологии, используемой в книге. Дрезинами (от немецкого *Draisine* – имени К. Дрезы (*Drais*), который в 1817 году изобрел ее) называли транспортные машины, передвигающиеся по рельсам, для перевозки людей и грузов на небольшие расстояния. Первоначально они были с ручным приводом, затем на них стали использовать двигатели внутреннего сгорания.

Автодрезиной в 1920–1930-е годы считали «самоходное средство рельсового транспорта с двигателем внутреннего сгорания для инспекторских поездок и перевозки служебного персонала, материалов, механизмов и инструмента при ремонте пути и других железнодорожных устройств».

Мотовозом, по решению тепловозной комиссии НКПС с конца 1920-х годов стали называть тепловозы с двигателем мощностью менее 300 л.с., и в их обозначении использовалась буква М.

Автомотрисами (от французского *automotrice* – самодвижущаяся) являлись моторные самоходные вагоны с двигателем внутреннего сгорания, используемые самостоятельно (без прицепляемых вагонов) для перевозки пассажиров или грузов.

Хочется выразить благодарность за помощь в работе Алексею Журинову за ценные советы по железнодорожной тематике, а также Виктору Мальгинову и Алексею Кобякову.

Особая благодарность Сергею Ромадину, который много лет назад подтолкнул к изучению бронепоездной темы и оказал большую моральную поддержку в данном вопросе.

Автор будет признателен всем, кто пришлет какие-либо уточнения, дополнения и замечания по данной книге по адресу: 121096, Москва, а/я 11 или на E-mail: magazine@front.ru

1. Мотобронев вагон МБВ № 02 в экспозиции Военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники. Поселок Кубинка, Московская область. Хорошо видно, что он перевооружен 76-мм пушками Ф-34, установленными в башнях Т-28 (фото автора).

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Летом 1915 года на Юго-Западном фронте началось активное строительство бронепоездов. Наибольший вклад в развитие этого нового для Русской Армии вида боевой техники внесла 2-я Заамурская железнодорожная бригада. Ее начальник – генерал-майор Михаил Викторович Колобов – оказался не только активным сторонником бронепоездов, но и талантливым инженером и организатором. В частности, под его руководством были спроектированы и построены четыре бронепоезда типа «Хунхуз».

Опыт использования русских бронированных поездов в боях 1914–1915 годов выявил необходимость иметь в их составе мобильные средства для разведки и осмотра пути. Использование для этой цели обычных моторных дрезин оказалось малоэффективным из-за их уязвимости от ружейно-пулеметного огня. Решение напрашивалось само собой – защитить их броней.

В октябре 1915 года по распоряжению генерал-майора Колобова 4-й роте 2-го Заамурского железнодорожного батальона 2-й Заамурской железнодорожной бригады, до этого занятой постройкой бронепоездов типа «Хунхуз», поручалось спроектировать и изготовить три бронированных дрезины, вооруженных пулеметами. Было разработано два проекта – один представил командир 4-й роты поручик Коченгин и инженер-механик роты прапорщик Основин, а второй прапорщик, инженер-технолог 3-го железнодорожного батальона, фамилию которого установить не удалось. Первые предлагали тяжелую бронедрезину, вооруженную четырьмя пулеметами, а второй – легкую с дву-

мя пулеметами. После рассмотрения и утверждения проектов Военно-дорожным отделом начались работы по изготовлению бронедрезин силами 4-й роты 2-го Заамурского железнодорожного батальона в Киевских главных (тяжелая) и Одесских (две легких) мастерских Юго-Западных железных дорог.

Ход работ в Киеве можно узнать из «Технического отчета о постройке моторной дрезины 4-й ротой 2-го Заамурского железнодорожного батальона при Киевских главных мастерских Юго-Западных железных дорог», направленного командованию бригады 20 марта 1916 года:

«После одобрения Военно-дорожным отделом представленного командиром 4-й роты схематического проекта бронированной моторной дрезины, вооруженной четырьмя пулеметами Кольга в ноябре 1915 года, по распоряжению начальника бригады приступлено было к составлению детального проекта бронированной моторной дрезины при техническом отделении Киевских главных мастерских под руководством начальника их инженер-технолога Копреева и при участии технических сил мастерских и военных. По мере составления чертежей с целью экономии времени была начата 30 ноября постройка дрезины.

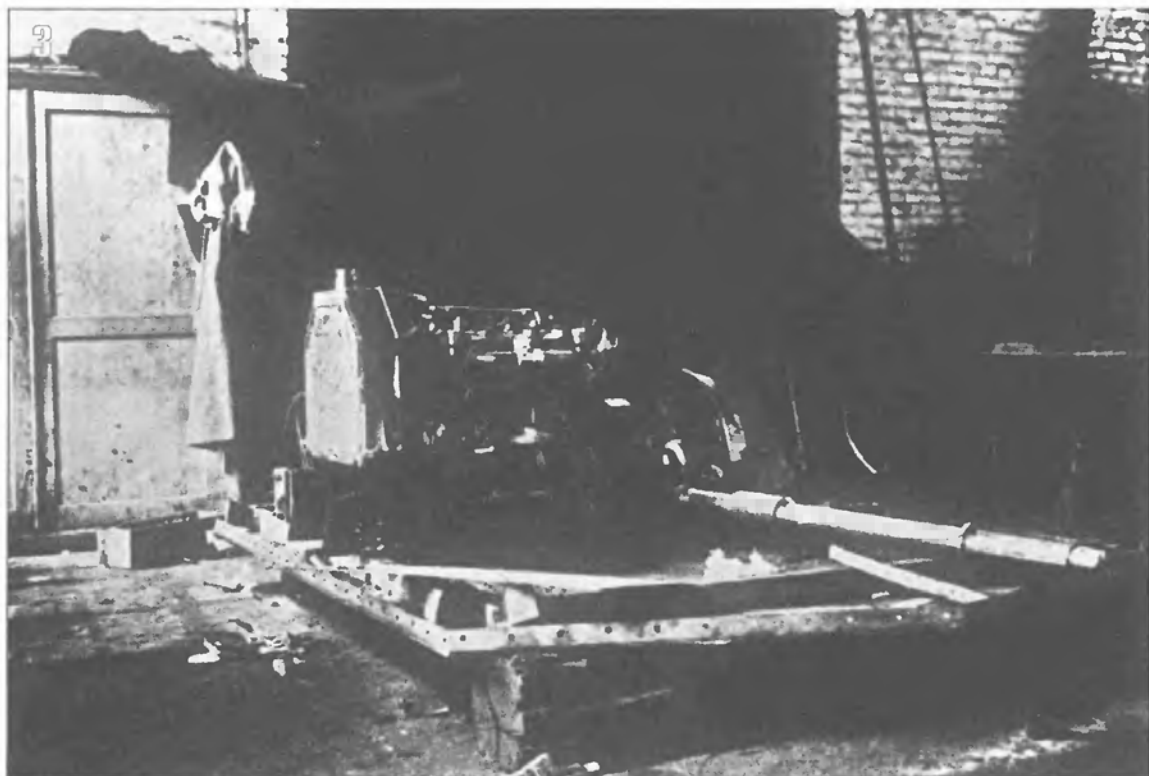
К этому времени была испытана стрельбой и приобретена в Николаеве на заводе Наваль 8-мм судовая сталь для брони дрезины, в Киеве найден автомобильный 4-цилиндровый двигатель системы Лаурин мощностью в 24 л.с. с реверсивной муфтой для переднего хода, а в Москве купили шарнирную цепь Брамптона и шариковые подшипники.

Команда нижних чинов 4-й роты в количестве 25 человек под руководством прапорщика инженера Основина начала работы по по-



2. Командир 4-й роты 3-го Заамурского железнодорожного батальона 2-й Заамурской железнодорожной бригады подпоручик А. Белов (справа) и командир 5-й роты той же части подпоручик Н. Пестовский на моторной дрезине объезжают участок Ровно – Стоход. Юго-Западный фронт, станция Рожище, апрель 1917 года (АСКМ).

3. Нижняя часть каркаса бронедрезины с установленным на нем автомобильным двигателем с радиатором. Одесса, конец 1915 года (АСКМ).



стройке с заготовки ходовой рамы дрезины, сделанной из швеллера размером 220 x 80 мм. В то же время был дан заказ Киевскому машиностроительному заводу отлить четыре стальных колеса диаметром 775 мм. 12 декабря была отлита первая пара колес, но они были забракованы. Всего из 16 колес, отлитых заводом, оказалось только 4 сносных, но начальник мастерских заявил, что такие типы колес непригодны, так как не обеспечивают безопасность движения.

8 января 1916 года был дан заказ машиностроительному заводу Гречер и Криванек на изготовление четырех стальных колес, двух стоек для крепления тягового прибора и четырех стопоров для монтажа пулеметов в башнях.

22 декабря 1915 года начали размечать и заготавливать броню для четырех пулеметных и одной наблюдательной башен, а затем их вальцовку и склепку. Эти работы завершили 10 января 1916 года...

2 марта дрезина была опущена на колеса и 3-го началась установка тормозов, что закончилось 9 марта. Только после этого можно было установить мотор, который установили 14 марта и постройка дрезины завершилась. Снаружи ее окрасили в защитный цвет, внутри – светлой лаковой краской. 14 марта дрезина своим ходом въехала на весы – ее полная масса без пулеметов и людей оказалась 9 т (560 пудов). 15 марта по особому назначению была совершена пробная поездка до станции Боярка и обратно для пробы мотора».

Корпус бронедрезины склепывался из 8-мм судовой стали на каркасе из уголков, которые в свою очередь крепились к ходовой раме, собранной из швеллеров. Боковая броня состояла из двух плоских и четырех изогнутых листов, образующих нос дрезины. Для посадки экипажа служили четыре двери – две в бортах и по одной в передней и задней части.

К ходовой раме болтами крепились четыре буксовые лапы. Сами буксы были отлиты из чугуна, а в каждую из них вставлялось по два шариковых подшипника, что обеспечивало дрезине очень мягкий ход. Колеса после долгих и неудачных опытов с литьем сделали клепанные из банджа паровозного бегунка, обсаженного с диаметра 820 до 775 мм. Колеса снабжались специальными распорными муфтами, путем сдвига которых дрезина могла переходить на Западно-Европейскую железнодорожную колею.

Двигатель находился в передней части корпуса (вдоль его продольной оси) и крепился к двум дубовым брускам, закрепленным на ходовой раме. Радиатор располагался под двигателем, а его охлаждение обеспечивал четырехлопастной вентилятор, приводимый во вращение ремнем от маховика двигателя. Запас бензина, составлявший «2,3 пуда, чего хватало на 5 часов езды», размещался в двух бензобаках – на передней и задней станках корпуса. В карбюратор горячее подавалось самотеком.

На этих же деревянных брусках монтировалась коробка перемены передач с реверсной муфтой, имевшая четыре передачи вперед и столько же назад. При этом дрезина могла двигаться передним ходом со скоростью 10–40 км/ч и 8–30 км/ч задним.

Карданный вал, идущий от коробки перемены передач, «при помощи конических зубчаток передавал вращение поперечному валу, на котором по концам насажены две зубчатки, передающие движение при помощи двух шарнирных цепей Брамптона с шагом 35 мм ведущей оси».

Кроме того, в случае выхода из строя двигателя или коробки перемены передач, можно было использовать ручной привод. Он представлял собой установленный на специальной станине ворот со складными рукоятками с цепным приводом на зубчатое колесо веду-

щей оси. Вращение ворота, имевшего две передачи – на 2 и 7 верст в час соответственно – требовало усилий четырех человек.

Управление на ходу вел начальник дрезин, находившийся в центре корпуса и имевший в своем распоряжении рычаги тормоза и реверса. Наблюдать за местностью он мог из специальной башенки со смотровыми щелями. Обслуживанием двигателя и коробки перемены передач занимался шофер со своим помощником. По команде начальника они переключали скорости, а также имели «в своем распоряжении самостоятельные рычаги тормоза и реверса, включение и выключения магнето и регулятор впуска смеси в карбюратор». Шофер и его помощник находились на правой стороне корпуса на специальных сиденьях.

Бронедрезина вооружалась четырьмя пулеметами Кольта, установленными в четырех конических башнях, вращающихся на роликах. Пулеметы крепились на специальных станках, обеспечивавших угол возвышения до 60 градусов «для стрельбы по аэропланам». Рядом с амбразурой для пулемета имелаась дверка для смены ствола, а для защиты от дождя башни накрывались специальными брезентовыми чехлами. Коробки с патронами хранились в ящиках, размещенных вдоль бортов.

Для транспортировки дрезин в составе эшелонов она оснащалась «особым тяговым прибором, укрепленном на стальном стояке, склепанном с рамой». Снаружи на передних и задних листах корпуса располагались четыре металлического – специальных приспособления для сбрасывания находящихся на рельсах посторонних предметов. Внутреннее освещение дрезин состояло из двух фонарей «шахтного типа», а внешнее – из трех керосиновых фонарей «буферного типа», установленных на кронштейнах. Экипаж бронедрезин состоял из семи человек – начальника, шофера с помощником и четырех пулеметчиков.

Изготовление бронедрезин в Одессе закончилось 14 апреля 1916 года, после чего автор проекта инженер-технолог 3-го железнодорожного батальона (его фамилию, к сожалению, установить не удалось) направил генерал-майору Колобову рапорт о ходе выполнения работ:

«Представляю проект бронированной моторной дрезин вооруженной двумя пулеметами, составленный мной по распоряжению начальника 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майора Колобова в октябре 1915 года.

По окончании и утверждении проекта согласно распоряжения генерала Колобова 4-я рота 1-го Заамурского железнодорожного батальона приступила к постройке дрезин. В настоящее время закончены 2 дрезин, отправленные на театр военных действий.

Бронированная моторная дрезина имеет длину 3500 мм, однако при пробных поездках выяснилось, что внутри нее помещение несколько тесно и комиссия, испытывавшая дрезину высказала пожелание об увеличении длины до 4000 мм. Ширина дрезин 2200 мм, высота от пола до верха пулеметных башен около 1400 мм.

Пол дрезин, непосредственно соединенный с шасси, расположен ниже осей и подвешен к буксам их при помощи рессор на дюймовых болтах.

Двигатель автомобильного типа 25 – 30 HP соединен с первичным валом коробки скоростей, расположенной поперек дрезин, вторичный вал коробки скоростей при помощи цепи передает движение ведущей оси.

Пулеметные башни, имеющие круговое вращение, расположены диагонально на потолке корпуса. Это расположение имеет целью обеспечить одновременную стрельбу обим пулеметам вдоль пути на прямом участке.

Форма корпуса в виде объемлющего колпака с наклонными стенками вызвана во-



4. Сборка брони одной из двух построенных в Одессе двухбашенных бронедрезин. На внутренней стороне броневых листов различима написанная мелом дата (возможно день съемки) – 15 января 1916 года (АСКМ).

Сборка брони дрезин

5. Одна из бронедрезин одесской постройки на фронте под Царицыным. Лето 1918 года. Внизу видна рукоятка для ручного запуска двигателя, над ней название дрезины — «Стрела» (ЦМВС).

первых стремлением подвергнуть действию пуль наклонные поверхности и во-вторых к уменьшению сопротивления ветру при движении...

Коробка скоростей дрезины предусматривает две скорости для переднего и две для заднего хода. Опытные поездки показали вполне удовлетворительное действие коробки скоростей...

Пулеметные башни имеют круговое вращение и пулеметы установлены на специальных станках довольно простого устройства. На боковой стене установлен пятник для укрепления пулемета при стрельбе по аэропланам. К пулеметным станкам подвешены специальные стремена для ленточных ящиков, причем размер стремей позволяет установку как русских, так и австрийских ящиков. Применение этих стремей устранило необходимость второго номера расчета...

Для перемены ширины колеи применены расцепные муфты, допускающие передвижение колес как симметричное, так и одностороннее. При перемене колеи дрезина поднимается четырьмя домкратами, постоянно укрепленными в ее полу...

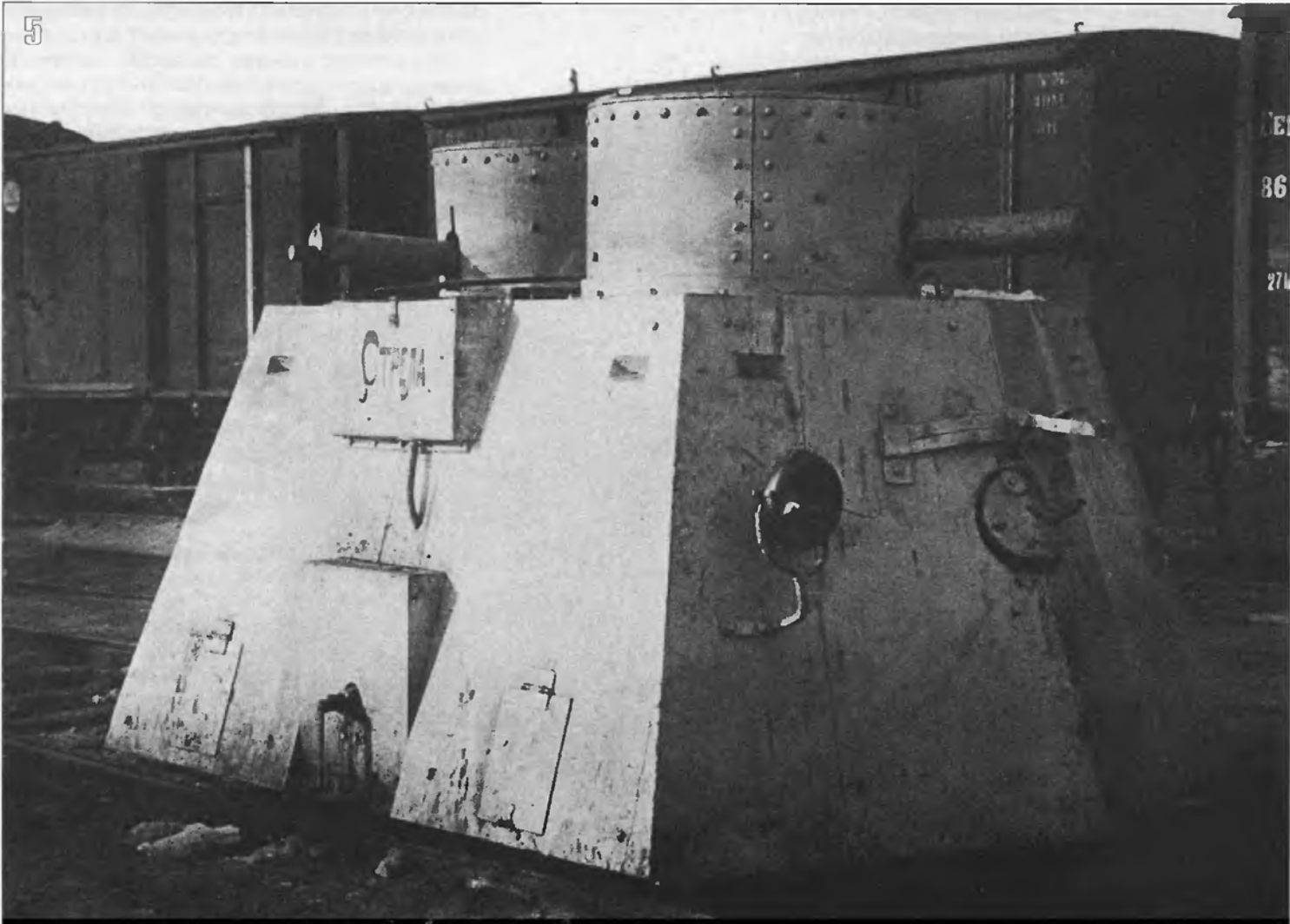
Колеса дрезины спроектированы клепаными из обода и диска, скрепленных заклепками. Изготовление их оказалось довольно трудным, и для второй дрезины применены трамвайные колеса, любезно уступленные Анонимным Обществом Одесских трамваев.

Для наблюдения за путем устроен универсальный перископ, допускающий круговой обзор местности при неподвижном положении наблюдателя.

Опыт постройки первых трех образцов оказался положительным, и весной 1916 года Главное управление военных сообщений Русской Армии приняло решение о заказе 15–20 бронедрезин, но уже на крупных промышленных предприятиях. При этом в качестве образца приняли проект бронедрезины Путиловского завода, имевший свою предысторию.

Еще в октябре 1915 года 12-й железнодорожный батальон получил разрешение на строительство бронепоезда «путем приспособления к бронировке существующих типов товарных вагонов и платформ». Однако в ходе предварительного проектирования командование и технический персонал батальона пришли к выводу, что «значительный вес поезда ставит его во всецелую зависимость от состояния рельсового пути в тылу поезда, и в то же время бронепоезд представляет собою удобную цель для неприятельского орудийного огня». Выход, по их мнению, был в изготовлении легких бронедрезин с пулеметным вооружением, о чем командир батальона полковник Фурин и сообщал начальнику военно-дорожного отдела Управления военных сообщений (УПВОСО) в своем письме от 5 ноября 1915 года:

«Указанные выше недостатки бронепоезда, необходимо связанные с самой сущностью





6. Сборка корпуса бронедрезины в Киевских главных мастерских. Декабрь 1915 года. На сегодняшний момент это единственное известное автору фото этой дрезины. Хорошо видна форма корпуса, размеры которого можно сопоставить со стоящими рядом людьми (АСКМ).

его, не могут быть устранены и были побудительной причиной к созданию нового типа легкой и подвижной механической единицы – моторной бронированной пулеметной дрезины типа 12-го железнодорожного батальона, проект таковой дрезины вместе с пояснительной запиской и проектом инструкции при сем представляется...

В случае если представленный и рассмотренный проект моторной дрезины признается целесообразным, ходатайствую:

1. Разрешить вместо постройки бронепоезда построить две броневых дрезины для вверенного мне батальона;

2. Разрешить мне выдать обществу Путиловских заводов в Петрограде заказ на постройку двух таких дрезин, так как упомянутые заводы являются наиболее приспособленными к такого рода работам, ибо заводы ведут и вели постройку броневых автомобилей;

3. Отпустить потребный на сей счет кредит, считая стоимость одной броневой дрезины 11000 рублей, а двух – 22000 рублей;

4. Разрешить командировать на Путиловские заводы для наблюдения и руководства за работами по постройке дрезин прапорщика 12-го железнодорожного батальона инженера-технолога Дмитрия Сонкина, под непосредственным руководством которого была спроектирована означенная дрезина».

После обсуждения проект бронедрезины получил одобрение, и в декабре 1915 года прапорщик Д. Сонкин был откомандирован на Путиловский завод в Петрограде для помощи в разработке чертежей. Проект был готов в феврале 1916 года и направлен на утверждение начальнику Управления военных сообщений штаба Верховного главнокомандующего

генералу Тихменеву. 10 марта последний сообщил начальнику железнодорожного отделения технического отдела главного военнотехнического управления (ГВТУ):

«Препровождая в ГВТУ чертежи Путиловского завода № 69805 бронировки моторной дрезины, вооруженной двумя пулеметами с регуляторным приводом управления, прошу о заказе 15 дрезин для нужд головных отрядов Европейских фронтов.

Дрезина оборудована двумя пулеметами во вращающихся башнях, броня из хромоникелиевой стали толщиной 8 мм не пробиваемой ружейной пулей при выстреле в упор – менее 50 шагов. Скорость дрезины – 35 верст в час – одинакова в обе стороны. Используется сигнализация – ночью световая, днем дисковая – семафорами. Вес всей дрезины вместе с командой в 6 человек – 185–210 пудов».

Одновременно в ГВТУ поступили чертежи бронедрезин, построенных в Киевских и Одесских мастерских. В результате рассмотрения всех трех вариантов ГВТУ оставило свой выбор на проекте Путиловского завода, который оказался более удачным.

10 марта 1916 года ГВТУ принимает решение о постройке 20 бронедрезин Путиловского завода, но оказалось, что нет предприятия, готового выполнить этот заказ. Разработчик проекта (Путиловский завод) отказывался от заключения договора, мотивируя это загруженностью другими заказами и отсутствием свободных производственных помещений. Аналогичная ситуация оказалась и на других крупных заводах Петрограда – Ижорском, Обуховском и некоторых других. В результате, изготовление 20 бронедрезин зашло в тупик и застопорилось. Не помогли и предложе-

7. Коническая пулеметная башня бронедрезины в Киевских главных мастерских. Декабрь 1915 года. Справа от пулеметной амбразуры виден прямоугольный лючок для замены ствола (АСКМ).



ния небольших частных фирм. Например, 28 сентября 1916 года было получено письмо от технической конторы М.А. Шоломсон в Петрограде:

«Его высокоблагородию начальнику железнодорожного отделения ГВТУ военному инженеру полковнику Веселову.

Желая принять заказ на постройку бронированных пулеметных дрезин типа 12-го железнодорожного батальона подпоручика Сонкина я имею честь просить вашего распоряжения о выдаче мне копии журнала Технического комитета ГВТУ по вопросу о постройке упомянутой дрезины, а также копии выписки журнала № 21, касающегося вопроса о постройке дрезины.

Стоимость одной бронедрезины, сроки поставки и чертежи мною будут представлены дополнительно».

Но в ходе дальнейшего обсуждения выяснилось, что техническая контора Шоломсон не обладает необходимым оборудованием для изготовления данного заказа. Тем не менее, вопрос о строительстве 20 бронедрезин поднимался на заседаниях ГВТУ еще несколько раз, но после февральской революции 1917 года к нему больше не возвращались.

Судьба же трех построенных 2-й Заамурской железнодорожной бригадой дрезин сложилась по-разному. Наиболее короткая служба оказалась у бронедрезины, построенной в Киеве. Первые же ее боевые выезды показали, что 24-сильный двигатель слаб для 9-тонной машины – он часто перегревался, не тянул на подъемах пути. Поэтому в декабре 1916 года дрезину направили в Савелово, где размещался 2-й коренной парк полевых железных дорог, где на нее должны были установить более мощный двигатель. Правда, из-за отсутствия последнего бронедрезина простояла в Савелово почти полгода, и дело сдвинулось с мертвой точки лишь летом 1917 года.

Так, 21 июня начальник отдела УПВОСО на Театре военных действий подполковник Есаулов приказал установить на бронедрезину 100-сильный двигатель с бронемшины Бенц который поступил в Савелово для переделки на железнодорожный ход (Бенц забронировали на Ижорском заводе в 1915 году, но в ходе боевых действий его шасси оказалось слабым, так как это был легковой автомобиль). 25 сентября начальник мастерских 2-го коренного парка направил в ГВТУ доклад о ходе работ, где среди прочего было следующее: «В настоящее время мотор с автомобиля Бенц снят, и вместе с дрезиной отправлен в город Рыбинск на завод «Русский Рено». Броня и шасси находятся в парке».

Дальнейшую судьбу бронедрезины установить не удалось, но есть большая вероятность того, что двигатель на нее так и не поставили а впоследствии разобрали.

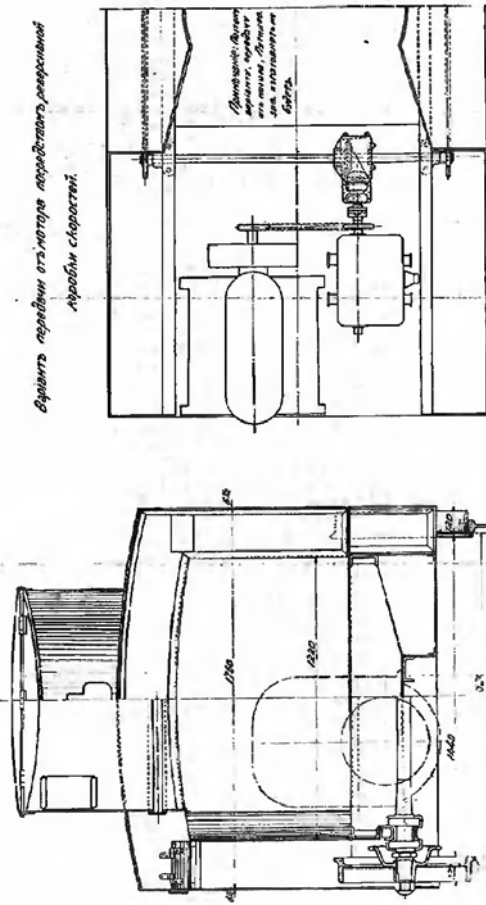
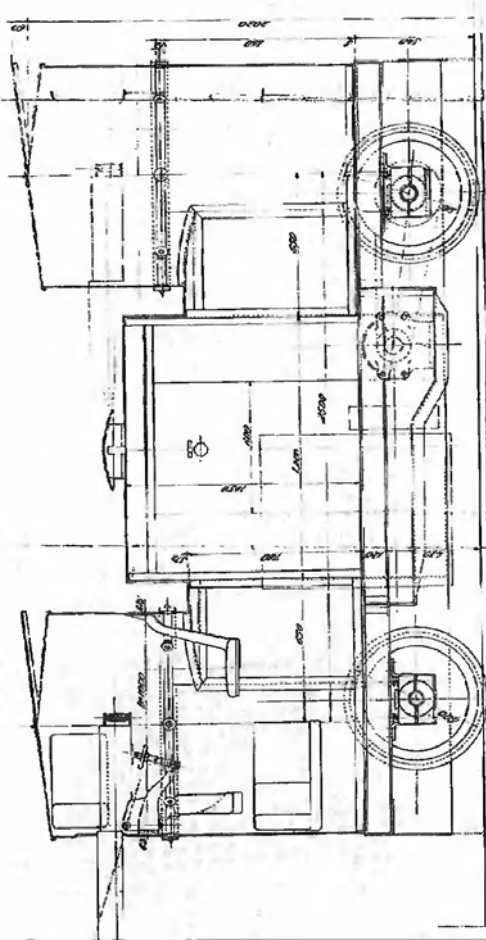
Судьба бронедрезин одесской постройки оказалась длиннее. Обе они использовались для работы на головных участках батальонов 2-й Заамурской железнодорожной бригады вплоть до лета 1917 года. В июне одна из них вошла в состав броневого ударного железнодорожного отряда полковника Кондырина действовавшего на Юго-Западном фронте. В ходе начавшейся Гражданской войны одна из них попала в руки красных и действовала под Царицыным до лета 1919 года. Ее дальнейший боевой путь и судьба второй дрезин автору неизвестны.

В годы Гражданской войны в России также были попытки постройки бронедрезин, но об этом имеются весьма отрывочные данные. Можно предположить, что основным тормозом в этой работе являлось изготовление реверсной коробки перемены передач, что в условиях войны и разрухи промышленности было очень трудным делом. Автору известны следующие факты о бронедрезинах в Гражданской войне.

БРОНИРОВКА МОТОРНОЙ ДРЕЗИНЫ, ВООРУЖЕННОЙ 2-мя ПУЛЕМЕТАМИ.

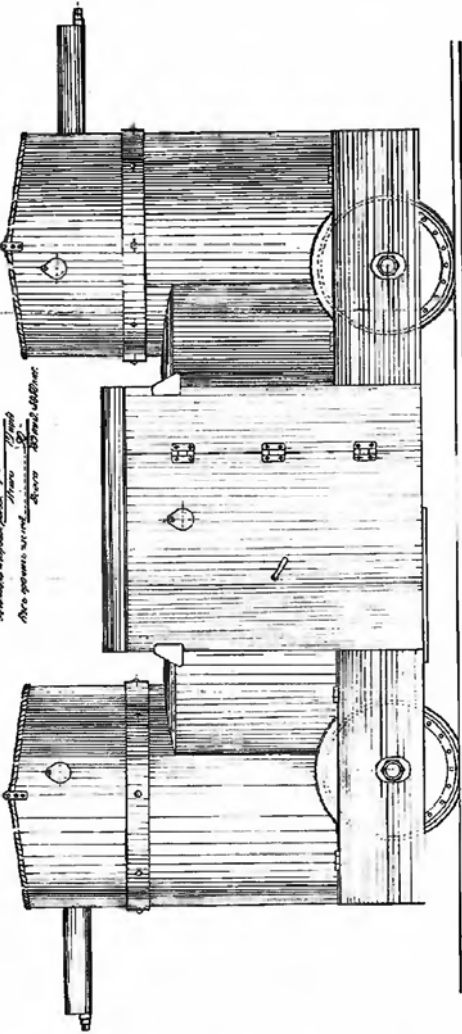
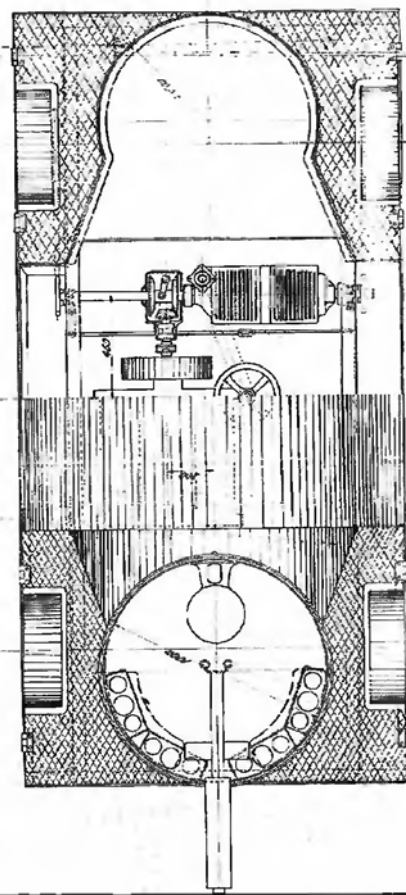
СЪ РЕГУЛЯТОРНЫМЪ ПРИВОДОМЪ УПРАВЛЕНІЯ.

1:10



Вариант привода от мотора посредством реверсивной
механической передачи.

Вариант привода от мотора посредством реверсивной
механической передачи.



Вариант привода от мотора посредством реверсивной
механической передачи.

14 октября 1919 года командир Броневой железнодорожной бригады Донской Армии генерал-майор Кондырин (еще в годы Первой Мировой войны он командовал бронепоездом 9-го железнодорожного батальона) направил генерал-квартирмейстру Донской и Добровольческой Армий телеграмму следующего содержания:

«Спешно ставлю на рельсы автомобиль – 4 пулемета и пушка. Прошу содействие получить горное орудие. По получению орудия через неделю броневик будет выпущен и будет перескакивать поврежденный путь. Получил разрешение на 3 мотора от Добрармии и хлопоту получить еще 20 для бронедрезин».

Никаких других данных обнаружить пока не удалось. Непонятно, был ли упомянутый броневик грузовиком, приспособленным для движения по рельсам или переделанным в бронедрезину. Неизвестен и ход работ по постройке упоминаемых в телеграмме бронедрезин.

В сводке о бронечастях 1-й Украинской советской армии на 1 июня 1919 года в составе бронеколонны, насчитывающей 10 бронированных и блиндированных поездов, упоминается и бронедрезина под командованием Бондаря, действовавшая в районе Дубно. Судя по этому документу, она имела вооружение из 2 пулеметов и 37-мм пушки и экипаж из 7 человек. На 11 сентября 1919 года она входила в состав 12-й армии красных, дальше ее следы теряются.

Среди трофеев, захваченных частями 14-й армии Юго-Западного фронта в районе Николаева в феврале 1920 года упоминается одна бронированная и одна полубронированная бронедрезина, но никаких сведений об их конструкции и вооружении не приводится.

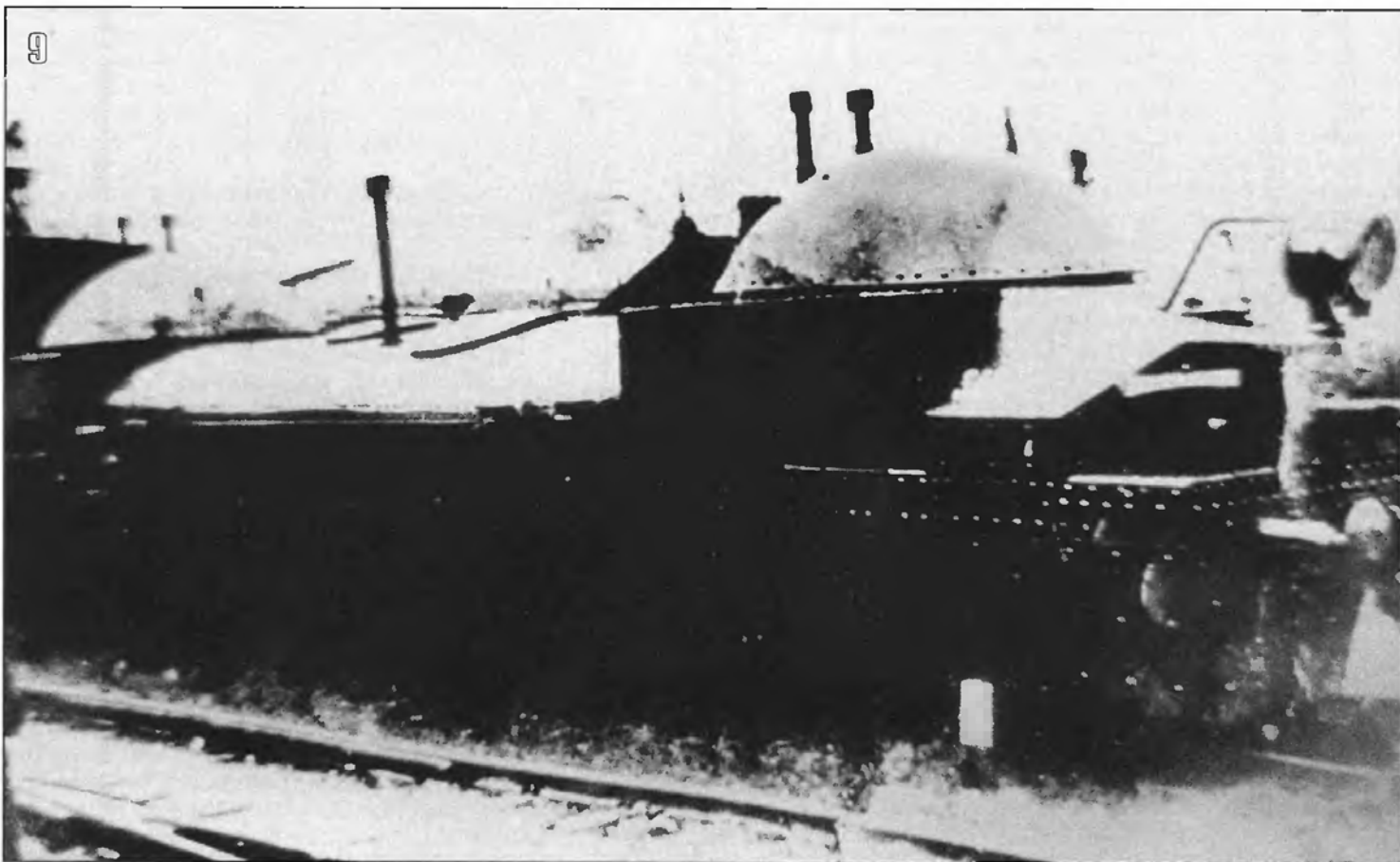
Кроме того, в ведомости броневых машин, поступивших на 1-й бронетанко-авторемонтный завод (бывший Руссо-Балт в Филях) для ремонта в 1920 – марте 1921 года фигурируют «пушечная бронедрезина «Эргард» и бронедрезина «Пирлесс». Возможно, это были поставленные на железнодорожный ход броневые автомобили, но никаких сведений на этот счет обнаружить не удалось.

ОДИССЕЯ «ЗААМУРЦА»

Несмотря на успешные действия бронепоездов Русской Армии на Юго-Западном и Западном фронтах в 1914–1915 годах, у них выявился ряд существенных недостатков – громоздкость конструкции, малая подвижность, неудобство управления огнем. Поэтому начальником отдела железнодорожных войск и полевых железных дорог управления военных сообщений* (УВОСО) Юго-Западного фронта подполковником Бутузовым в октябре 1915 года был разработан проект бронированного мотовоза. Первоначально в качестве базы предполагалось использовать четырехосную железнодорожную платформу Фокс-Арбель, на которой

9. Единственное на сегодняшний день фото мотовоза «Заамурец» с первоначальным вариантом башен и вооружения. Одесса, октябрь 1916 года. Хорошо видна форма башен, размещение перископов и установка прожектора (фото предоставил С. Ромадин).

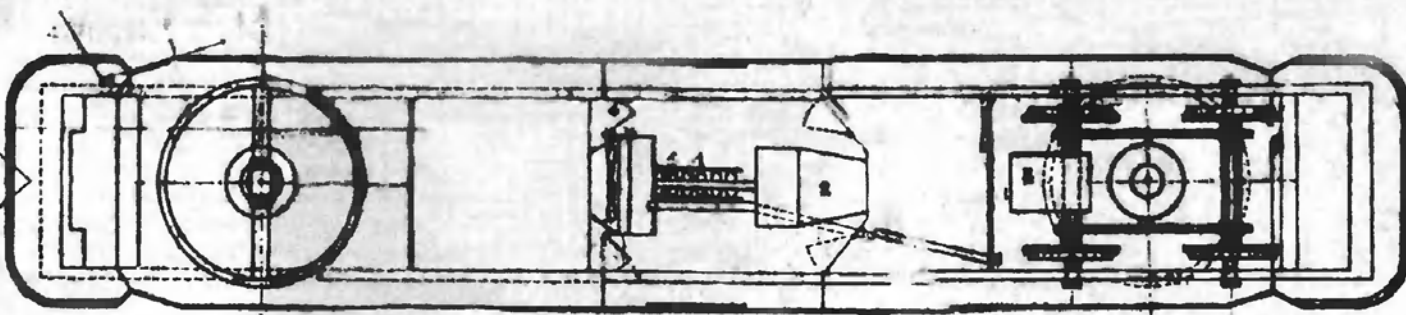
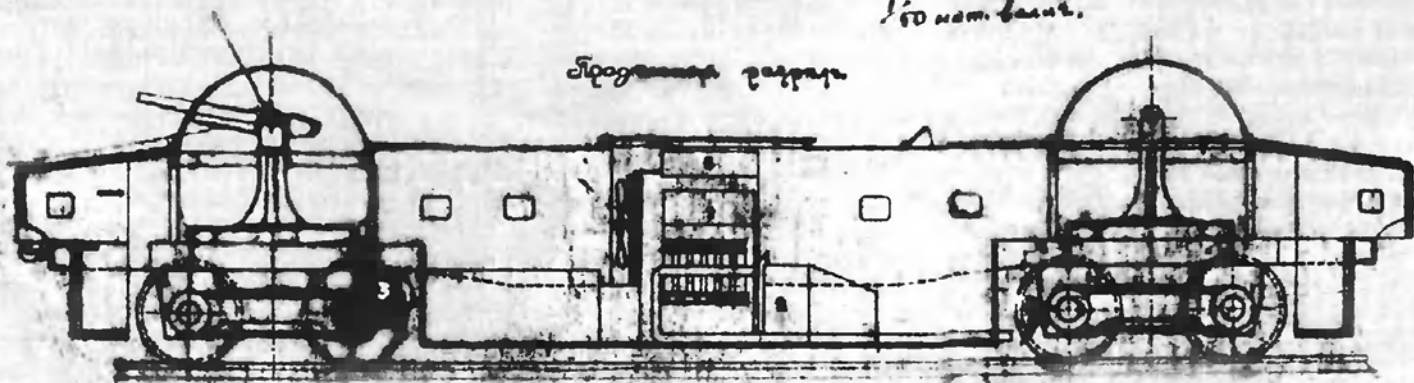
* В годы Первой Мировой войны строительством и обслуживанием бронепоездов в Русской Армии занимались железнодорожные бригады и батальоны, которые подчинялись начальникам управления военных сообщений фронтов и Ставки.



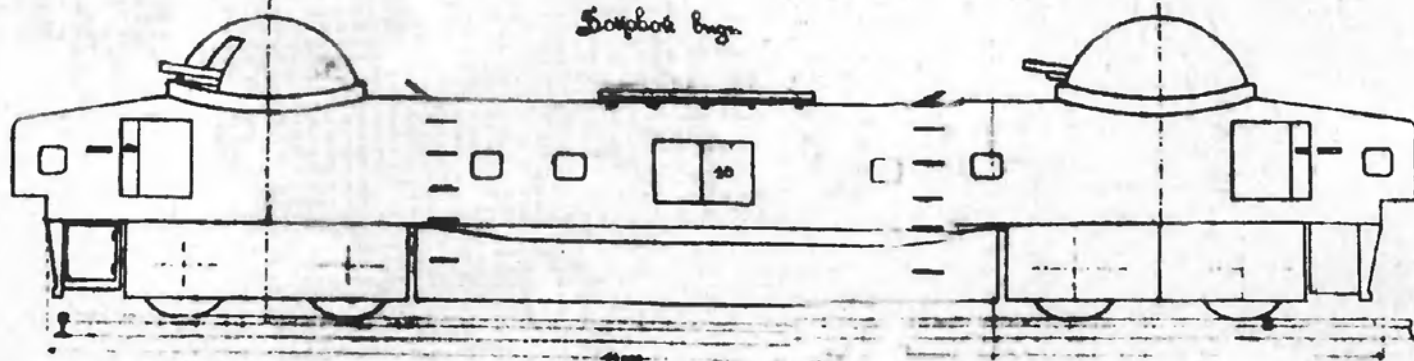
Эскизный проект
бронированной
мотор-вагоны
1/60 н.м. в.м.ч.

10

Продольный разрез



Сторона вагона



размещалось вооружение и силовая установка. Однако впоследствии от использования этой ходовой части пришлось отказаться. В объяснительной записке к проекту Бутузов писал:

«Постройка бронированного моторного вагона на ходовой раме вагонов Фокс-Арбеля не представляется возможной ввиду слабой конструкции шкворневых балок этих вагонов, плохой конструкции их тележек, имеющих весьма сложные рамы, а также жесткие рессоры. Кроме того, ходовая рама имеет недостаточную длину (всего 14 м), при которой не представляется возможным размещение всех приборов для правильного действия мотовагона».

Проект, представленный Бутузовым, понравился не только в УПВОСО Юго-Западного фронта, но и в Ставке. В результате было при-

нято решение не начинать планировавшееся в Петрограде строительство трех бронепоездов по проекту Главного военно-технического управления, а использовать средства для изготовления трех мотоброневагонов – по одному для Северного, Западного и Юго-Западного фронтов. В своей телеграмме от 5 ноября 1915 года начальник УПВОСО Ставки генерал-майор Тихменев информировал начальника УПВОСО Западного фронта генерал-майора Кислякова:

«Вам предложено сделать 2 бронированных моторных вагона, по одному на Северный и Западный фронты. Вкратце устройство таково: на длинной арбелевской платформе помещается: первое – вооружение, две 57-мм орудия на тумбах и 14 пулеметов, и второе – механичес-

10. Эскизный проект мотоброневагона, направленный полковником Бутузовым в управление военных сообщений Юго-Западного фронта в октябре 1915 года (АСКМ).

11. Мотоброневаягон «За-амурец», захваченный чехословаками в Симбирске. Июль 1918 года. Хорошо видны башни увеличенного размера с броневыми будками командиров орудий и броневые колпаки вентиляционных отверстий центрального каземата. В башнях еще установлены 57-мм орудия Норденфельда, позже замененные трехдюймовками (АСКМ).

кая часть, состоящая из бензинового двигателя автомобильного типа, динамо-машины с передачей на автоматический тормоз, электрическое освещение, вентиляция, прожектор и прочее. Первостепенное преимущество перед всеми другими бронепоездами: первое – начальник поезда все видит и всем распоряжается: личным составом, движением вагона, работой орудий и пулеметов; и второе – небольшая цель – всего семь саженей длины, отсутствие пара, дыма и шума при движении».

Но вскоре работы по постройке мотоброневых вагонов передали на Юго-Западный фронт, железнодорожные части которого имели опыт изготовления бронепоездов. После всесторонних обсуждений строительство решили поручить 4-й роте 1-го Заамурского железнодорожного батальона под командованием капитана Крживоблоцкого, работавшей в Одесских железнодорожных мастерских. Общее руководство работами осуществлял командир 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майор М. Колобов.

Рабочие чертежи разрабатывали Бутузов и инженеры-технологи прапорщики Таубе и Кельчицкий. Выполнив расчеты, они передали их для проверки профессорам Верхомонову и Косицкому, которые дали следующий отзыв: «Тяговые расчеты произведены правильно и достаточно осторожно: моторы мощностью в 100 л.с. полезных на валу достаточны для движения вагоны весом до 55 т со скоростью 45 верст в час. Схема передачи от моторов к ведущим осям вполне осуществима».

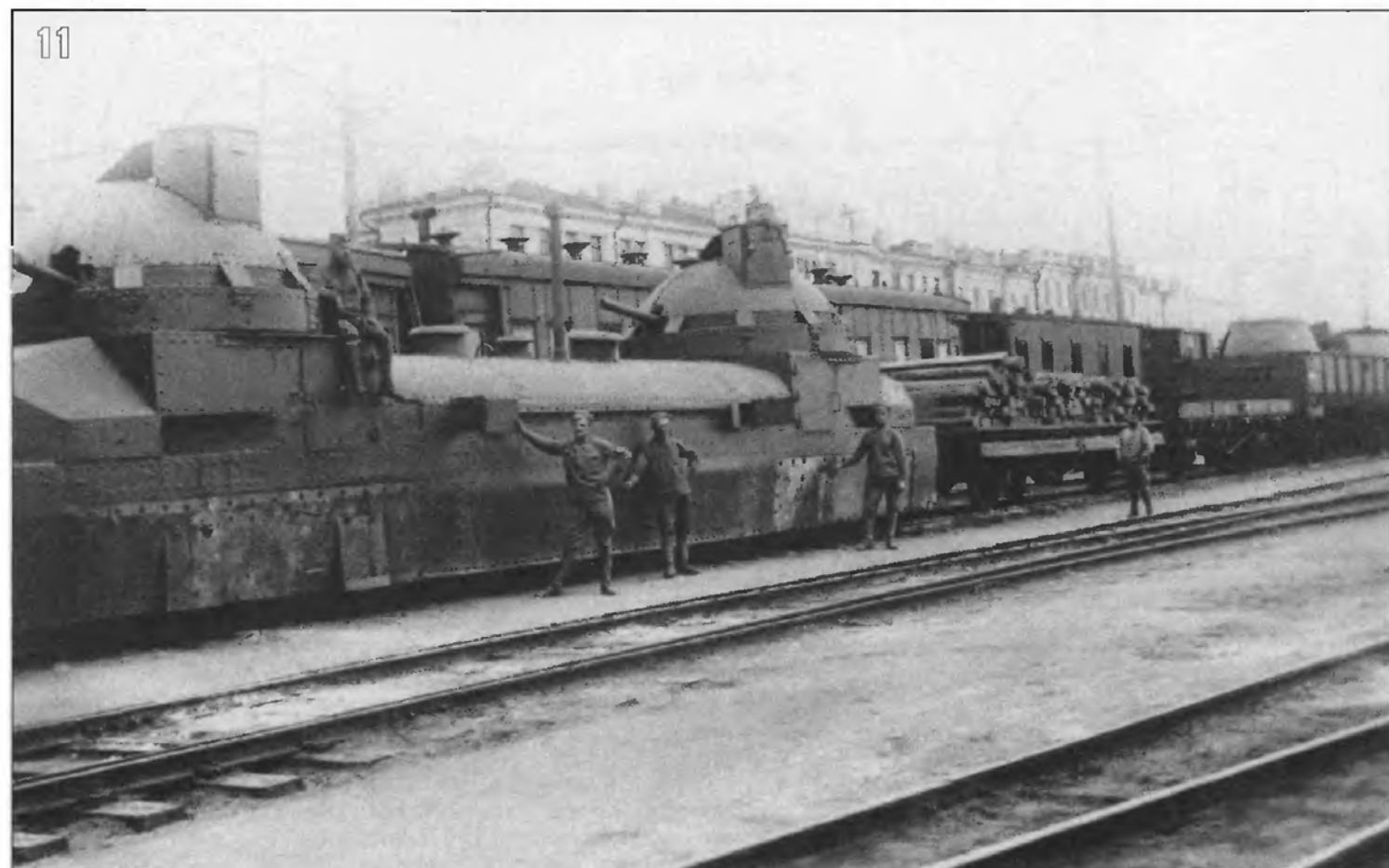
И если с чертежами и подготовкой к изготовлению новых бронеединиц все обстояло благополучно, то с вооружением возникли про-

блемы. Дело в том, что планируемых к установке на мотоброневаягоны 57-мм морских орудий Норденфельда в распоряжении железнодорожных войск не было. Пришлось их разыскивать на всех фронтах, но и это не помогло – выяснилось, что на вооружение может быть получено только «две 57-мм капонирных пушки и шесть и более орудий Гочкиса 47-мм с запасом снарядов от 800 до 1000 на каждое орудие». Проблему удалось только вмешательством начальника УПВОСО Ставки генерал-майора Тихменева, который 26 декабря 1915 года направил Колобову следующую телеграмму:

«Береговые 57-мм пушки в числе десять с 4000 выстрелов (75% шрапнель и 25% бронебойных) по сообщению Дежурного генерала при Верховном Главнокомандующем от 17 декабря, высланы в распоряжение начальника военных сообщений армий Юго-Западного фронта для оборудования мотовогонов (шесть для оборудования и четыре в запас). Помимо изложенного, ожидается еще 5000 шрапнелей. Таким образом, оборудование мотовогонов пушками будет обеспечено».

Но на этом проблемы не закончились. При закупке материалов, необходимых для строительства выяснилось, что уложиться в первоначальную смету – 29000 рублей за один мотовогон – невозможно. Поэтому Колобов совместно с начальником Одесских железнодорожных мастерских провел перерасчет необходимых для выполнения заказа средств, о чем докладывал начальнику УПВОСО Ставки 9 января 1916 года:

«5 января закончена согласованная с начальником мастерских смета, причем стоимость одного мотовогона, не считая двух



пульмановских тележек для каждого, достигает 40000 рублей, а с электрическим освещением – до 47000 рублей. Смета высылается вместе с сим. Прошу ходатайствовать об ассигновании на три мотовоза 141000 рублей и об отпуске этой суммы в распоряжение начальника Юго-Западных железных дорог. К постройке мотовоза будет приступлено в течение этой недели. Сначала будет построен один мотовоз, на что потребуется два месяца, затем, в случае успешного испытания, следующие два вагона будут закончены в следующие два месяца».

Но в первоначально намеченные сроки уложиться не удалось – изготовление мотовоза оказалось довольно сложным для железнодорожных мастерских, которым не хватало для этого оборудования, материалов и рабочих рук. Контроль за постройкой осуществляло УПВОСО Ставки, куда еженедельно отсылались телеграммы с докладами о ходе работ. Приведем некоторые из них.

«На работах по постройке мотовоза с 8 по 13 февраля работало дневных 406, ночных 221.* Пригнан и склепан пол средней части вагона, пригнаны и собраны полы переходных частей. Собраны и склепаны потолки орудийных башен и выгнуты два поворотных круга. Выштампованы два днища и 28 секторов двух орудийных куполов, в одном куполе пригнаны кромки».

* Здесь речь идет не об общем количестве задействованных людей, а о числе «человеко-выходов». Реально на сборке мотовоза было задействовано до 60 человек днем и до 30 ночью.

С 6 по 12 марта 1916 года: «...Собран и склепан потолок главного корпуса. Собрана и склепана орудийная тумба. Приклепаны роликовые круги орудийных куполов, кромки куполов склепаны полосовым железом».

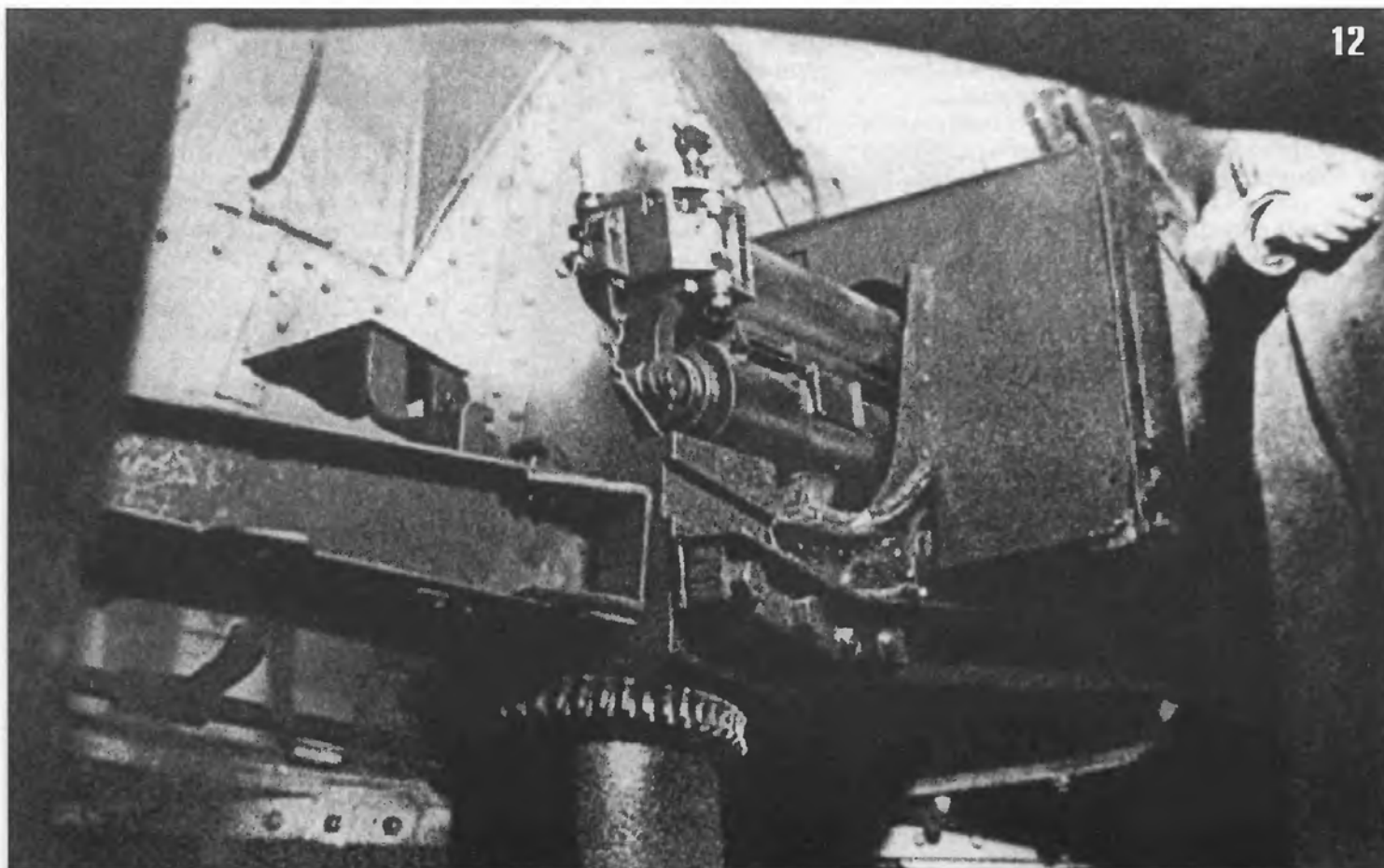
С 3 по 16 апреля 1916 года: «...Закончена сборка орудийных башен, поставлены раскосы, соединяющие орудийные купола с поворотными кругами орудий».

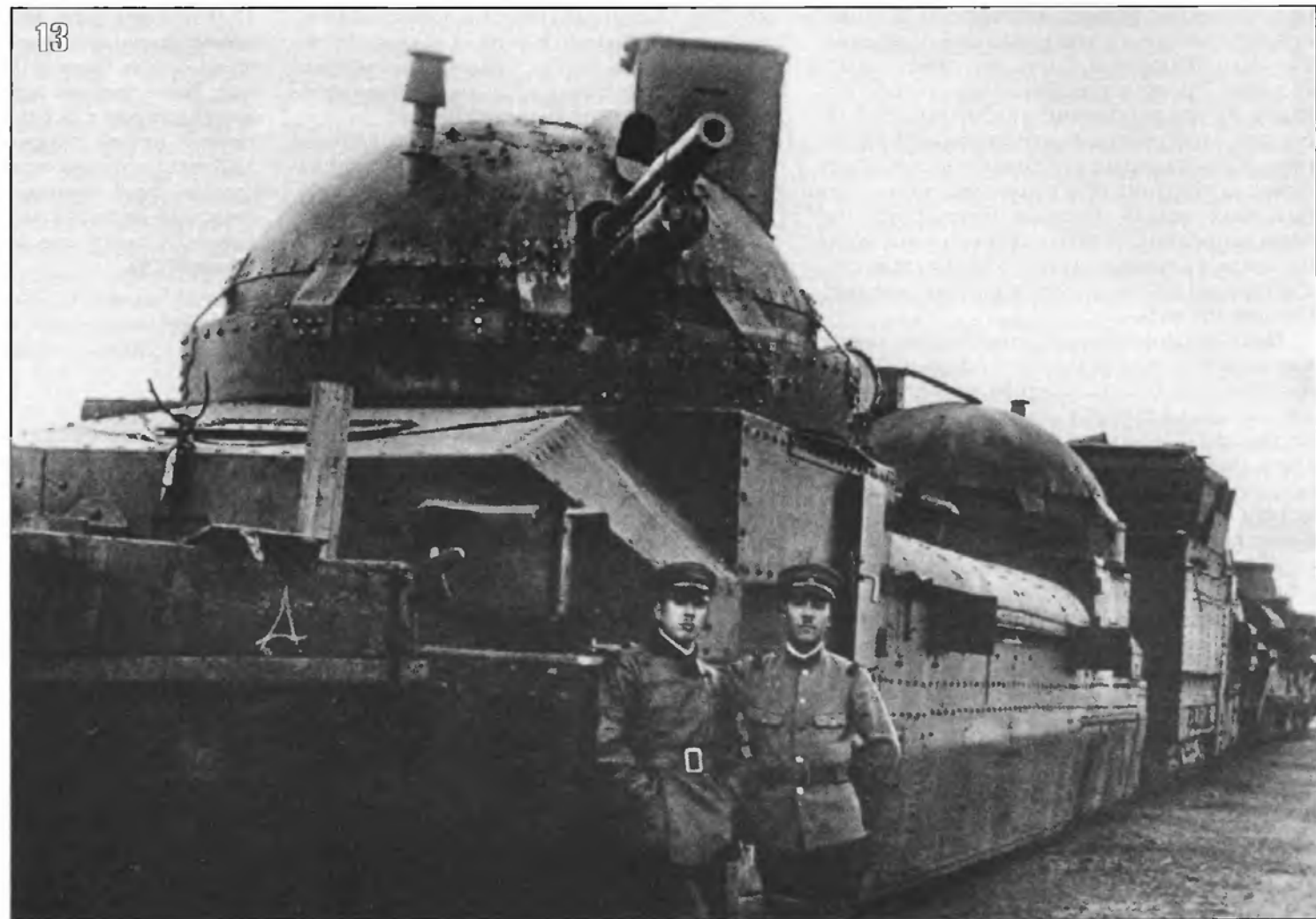
С 22 по 28 мая 1916 года: «...Опущен на тележки главный корпус, приклепаны три боковых листа брони, приступлено к установке автоматических тормозов, испытан двигатель фирмы «Флоренция».

С 14 по 20 августа 1916 года: «...Закончена установка пулеметов, двух снарядных ящиков, компрессора, тормоза Вестингауза, динамомашины и трех вентиляторов, перископов, сидений для наблюдателей, сигнальных и пулеметных ящиков. Изготавливаются наблюдательные окна, крышки снарядных закрывов, подвески снарядных патронташей, полки пулеметных ящиков, сиденья пулеметчиков. Установлен воздухопровод к водяным и бензиновым бакам, к прибору для включения сцепных муфт, манометры, сигнальные ящики начальника поезда, шофера, артиллериста, электрическая проводка освещения и сигнализации».

К началу сентября мотовоза был практически готов, окончательный ввод в строй задерживался по вине Путиловского завода в Петрограде. Дело в том, что еще в мае 1916 года на этом предприятии были заказаны коробка перемены передач и карданные валы для строящегося мотовоза. Однако для изготовления этих механизмов «потребовалось 3,5 месяца, после чего потребова-

12. Внутренняя часть орудийной башни мотовоза «ORLIK». Осень 1918 года. Видна тумбовая орудийная установка с 76,2-мм полевой пушкой образца 1902 года, внутренняя часть броневой будки командира и накладки на месте стыка броневых листов купола башни (АСКМ).





лись еще дополнительные работы, исполненные Путиловским заводом в 1 месяц».

Первую пробную поездку мотоброневэгона, названный «Заамурец», совершил 7 октября: «После 5-дневных подготовительных работ произведена первая пробная поездка на бронированном мотовозе. Производилась езда передним и задним ходом на первой скорости, результаты удовлетворительные. Ввиду большого количества не приработанных трущихся частей необходима продолжительная прокатка».

После устранения выявленных недостатков и мелких доделок, 18 октября 1916 года новую бронеединицу осмотрела комиссия под представительством генерал-майора Колубова.

«Заамурец» имел несущий корпус, склепанный на швеллерах и уголках и установленный на двух железнодорожных тележках «старого пассажирского типа, рессоры коих усилены своеобразно с весом мотовоза». Толщина брони изогнутых и наклонных поверхностей составляла 12 мм, вертикальных – 16 мм. Корпус делился на 5 отделений: передняя и задняя наблюдательные командирские рубки, 2 оружейных и центральный каземат.

Наблюдательные рубки представляли собой коробку с граненым потолком и частью стенок. Размеры ее были достаточны для наблюдателя (наблюдение велось через люки со смотровыми щелями) и пулеметчиков. Два пулемета, установленных на специальных стан-

13. Мотоброневэгон «ORLIK» во Владивостоке. 1920 год. Хорошо видны установленные в башнях 76,2-мм полевые пушки образца 1902 года (АСКМ).

ках, имели угол обстрела 90° в горизонтальной плоскости и $15-20^\circ$ – в вертикальной. Патроны хранились в ящиках, расположенных вдоль стен. Наблюдатель имел в своем распоряжении приборную доску с тремя группами кнопок: «Средняя группа дает сигналы механику вагона, перед которым расположена коробка с рядом световых буквенных сигналов, освещаемых нажимами соответствующих кнопок, расположенных на вышеуказанной доске у наблюдателя. Правая группа кнопок дает указания артиллеристам, левая пулеметчикам».

Орудийные казематы находились над тележками, при этом вся орудийная установка размещалась на шкворневой балке в центре тележки. Нижняя часть каземата представляла собой прямоугольную коробку, на которой сверху была установлена полусферическая, склепанная из 12 секторов орудийная башня, вращающаяся вместе с поворотным кругом. 57-мм морские пушки Норденфельда (скорострельность 60 выстрелов в минуту) устанавливались на специальном лафете, обеспечивающем вертикальный угол обстрела от -10° до $+60^\circ$. Лафет крепился на поворотном круге, вращающемся на шариковой опоре. Круг, в свою очередь, соединялся с башней специальными подкосами. В нижней части башни крепились ролики, опирающиеся на круглый рельс, закрепленный на крыше орудийного каземата. Вращение всей орудийной установки, снабженной тормозом и прибором для корректировки наводки в горизонтальной

плоскости, осуществлялось вручную одним человеком.

В центральном каземате размещалось 8 пулеметов с боскомплект (по четыре с каждого края), а также силовая установка из двух бензиновых двигателей («Фиат» и «Флоренция»), мощностью 60 л.с. каждый, «установленных на общем валу, соединенных между собой реверсами и коробкой скоростей, передача энергии двум ведущим осям производится при помощи двух карданных валов и конического зубчатого зацепления». Такая конструкция обеспечивала движение и на одном двигателе, а реверс обеспечивал движение вперед и назад с одинаковыми скоростями. Мотоброневаягон оснащался двумя комплектами тормозов – ручным и пневматическим «Вестингауз», воздух для которого «нагнетается особым компрессором, приводимым в действие первичным валом коробки скоростей».

Для внутренней связи «Заамурец» был оборудован телефонами и световой сигнализацией (цветные лампочки). Имелось также семь перископов, два комплекта дальномеров системы генерала Холодовского (для стрельбы по воздушным целям) и два прожектора. Электричество для освещения и световой сигнализации вырабатывалось динамо-машиной, «приводимой в действие ременной передачей от одного из моторов». Изнутри вагон был отделан тепло, вибро и звукопоглощающей войлочной и пробковой изоляцией и имел систему отопления отработанными газами двигателей.

Следует особо подчеркнуть достоинства машины: предельно низкий силуэт, высокое качество формы броневых корпусов с углами

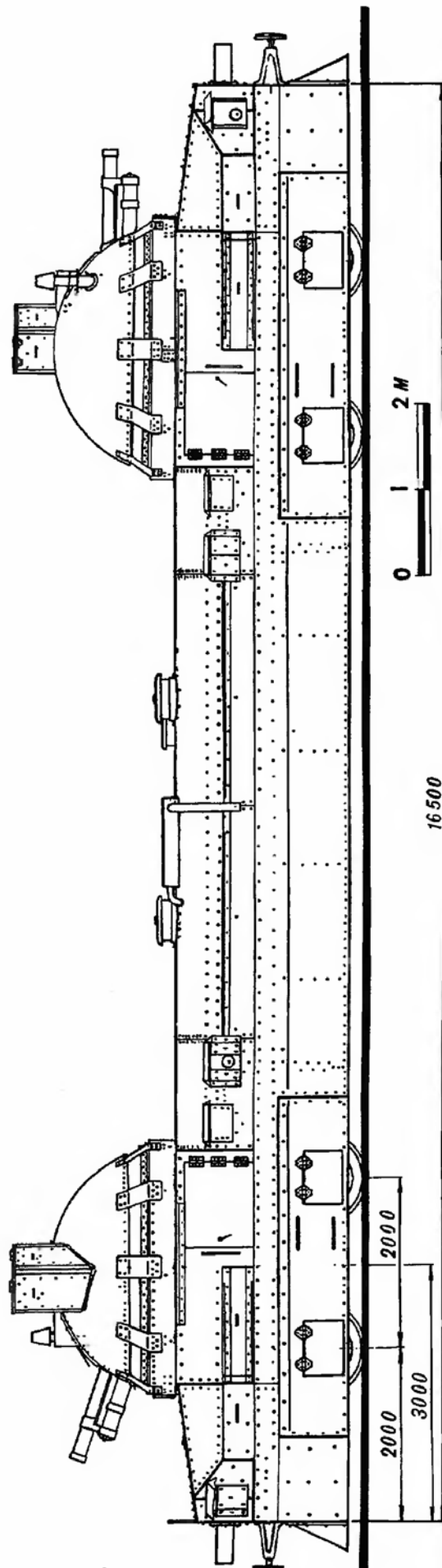
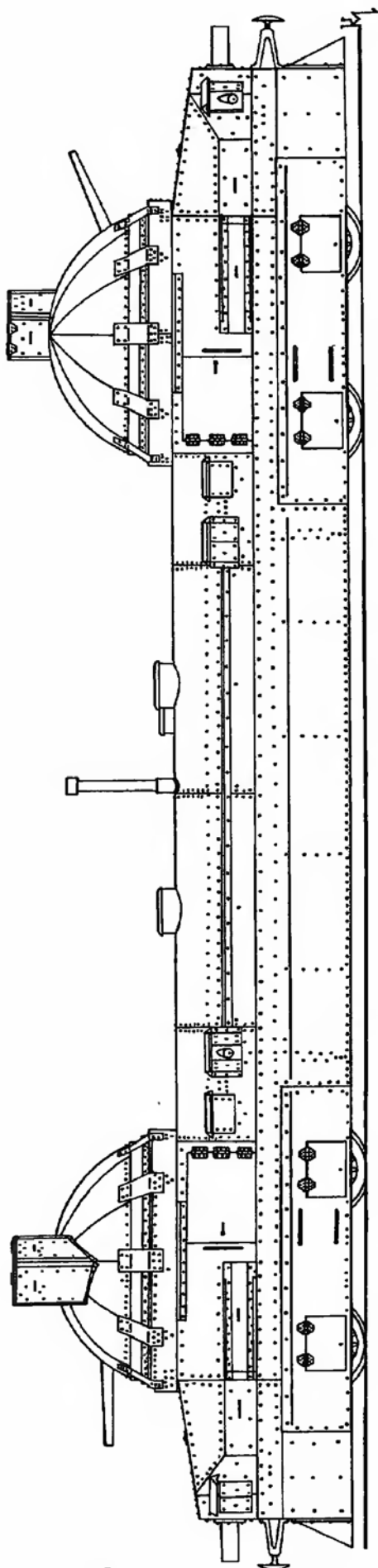
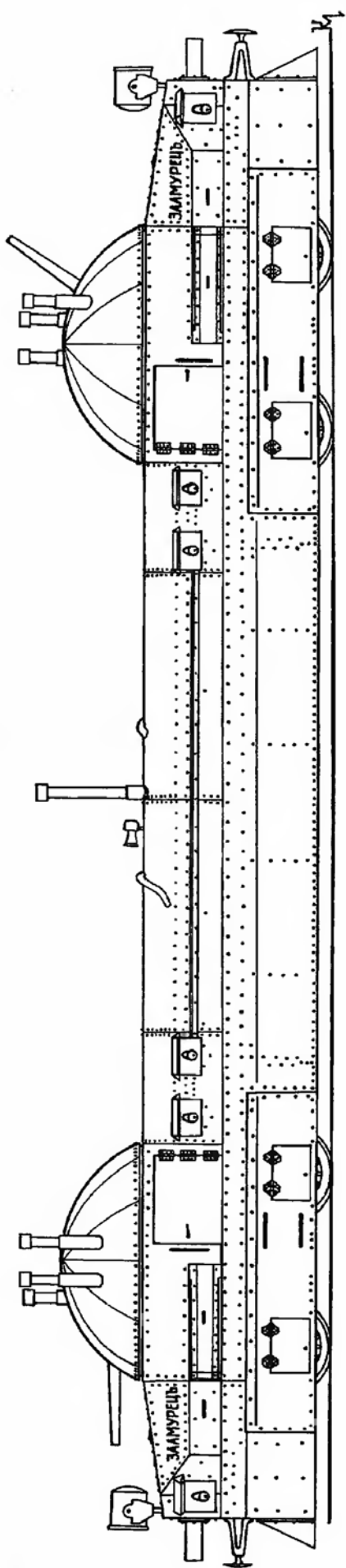
14. Мотоброневаягон «ORLIK» во Владивостоке. 1920 год. Видна открытая дверь для посадки экипажа. У броневаягона стоит японская команда (АСКМ).

наклона броневых плит, рассчитанных на ricochet, высокую плотность компоновки, возможность движения на одном моторе, значительную автономность. Вместе с тем комиссия генерал-майора Колобова отмечала, что мотоброневаягон «отличается теснотой внутреннего пространства, хотя во всех частях мотоброневаягона пространство это является достаточным для управления, обслуживания механизмов и вооружения, а помещения для командира на концах мотоброневаягона вполне удобны».

Без сомнения, по техническому совершенству «Заамурец» находился в одном ряду с такими шедеврами отечественной военной техники, как самолет «Илья Муромец» Сикорского и подводный минный заградитель «Кrab» Налетова; однако в нашей стране он мало кому известен.

Испытания «Заамурца», проведенные с 19 по 22 октября в районе Одессы, подтвердили, что мотоброневаягон легко управляем, свободно преодолевает крутые подъемы, развивает скорость до 45 км/ч, без труда может двигаться на одном моторе. Пробная стрельба из орудий и пулеметов также прошла успешно. «Испытание мотоброневаягона дало очень хорошие результаты. Механизм мощный, надежный, вполне удовлетворяет поставленным ему условиям», – доложил в Ставку подполковник Бутзов. 19 ноября 1916 года, после устранения мелких дефектов и укомплектования команды, «Заамурец» отбыл для показа в Ставку, а затем – на Юго-Западный фронт. Зимой – весной 1917 года он находился на головном железнодорожном участке 8-й армии, где использовался как зенитная батарея ввиду затишья на фронте. Летом 1917 года после ремон-

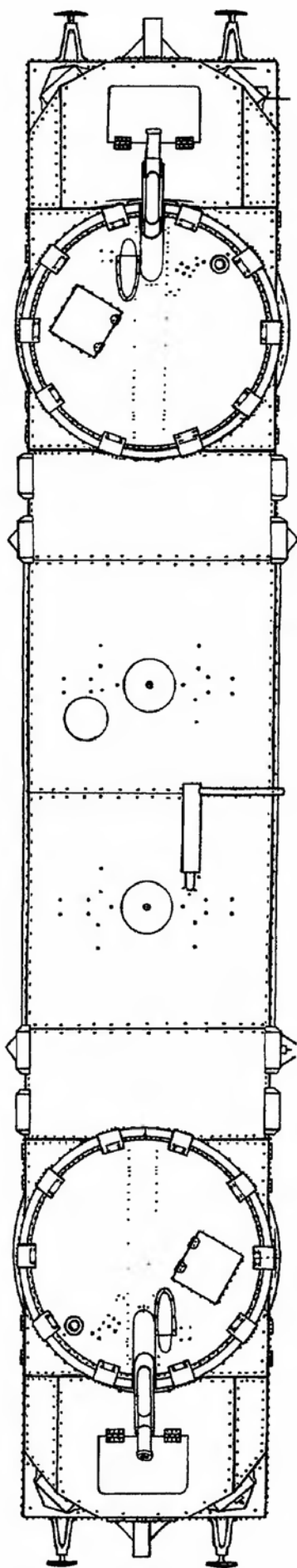




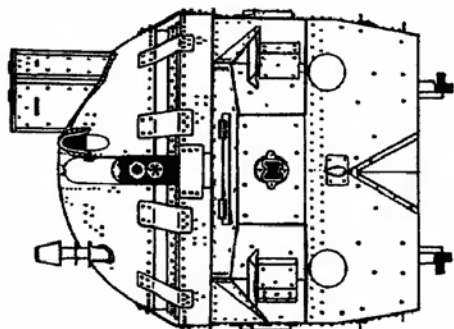
0 1 2 м

16500

2000 3000



а). Мотоброневозгон «Заамурец» в первоначальном варианте. Октябрь 1916 – сентябрь 1917 года.
 б). Мотоброневозгон «Заамурец» после проведения модернизации. Декабрь 1917 – сентябрь 1918 года.
 в). Мотоброневозгон «ОРИК» (бывший «Заамурец») по состоянию на лето 1919 года.



та двигателей «Заамурец» вошел в состав Броневое железнодорожного ударного отряда под командованием полковника Кондырина, куда, помимо него, были включены бронепоезд «Генерал Анненков», бронедрезина и два броневых автомобиля. Этот отряд действовал на Юго-Западном фронте в ходе летней кампании 1917 года.

Боевое применение мотоброневозгона выявило и ряд недоработок, в частности, недостаточную мощность и неудовлетворительное охлаждение двигателей и тесноту оружейных башен. Поэтому в сентябре 1917 года «Заамурец» направили в Одессу, где ему увеличили размер башен, приклепав к полусферической части броневые кольца высотой около 400 мм. Кроме того, на башнях смонтировали броневые будки для командиров орудий, установили новые радиаторы большего размера. Для улучшения вентиляции центрального каземата в крыше прорезали три вентиляционных отверстия, закрытых броневыми колпаками. Кроме того, на «Заамуреце» планировалось установить более мощные двигатели в 80–100 л.с. и электромоторы для вращения башен, однако события октября 1917 года и последовавший за этим развал страны и армии не позволили осуществить эти работы.

В декабре 1917 года находившийся на ремонте в Одесских главных мастерских мотоброневозгон был включен в состав войск украинской Центральной Рады. Наблюдающим за ходом работ на нем новая власть назначила полковника Поплавко*, однако к началу 1918 года закончить их не удалось – активная большевистская агитация среди рабочих мастерских привела к массовому саботажу.

В ночь на 14 января 1918 года вооруженные формирования железнодорожников приступили к установлению Советской власти в Одессе, захватив пассажирский вокзал, телеграф, телефон и станцию Одесса–Товарная. С утра 15 января последовал отпор войск Центральной Рады. В городе завязались жестокие бои. По приказу железнодорожного революционно-военного комитета бригада рабочих в спешном порядке поставила на ход мотоброневозгон «Заамурец», который проходил ремонт и модернизацию в Одесских железнодорожных мастерских. Днем 15 января, укомплектованный экипажем под командованием А. Капралова, мотоброневозгон своим огнем остановил наступление украинских частей Центральной Рады со стороны станции Одесса–Малая. Однако вскоре гайдамаки взорвали путь и «Заамурец» сошел с рельсов. Экипажу пришлось отбиваться с железнодорожного полотна, пока мотовозгон не поставили на рельсы. 16 января бои с переменным успехом возобновились, но во второй половине дня, после того как «Заамурец» и корабли Черноморского флота начали планомерный обстрел казарм войск Центральной Рады.

В конце февраля мотоброневозгон попал в руки банды анархистов, которая, разъезжая

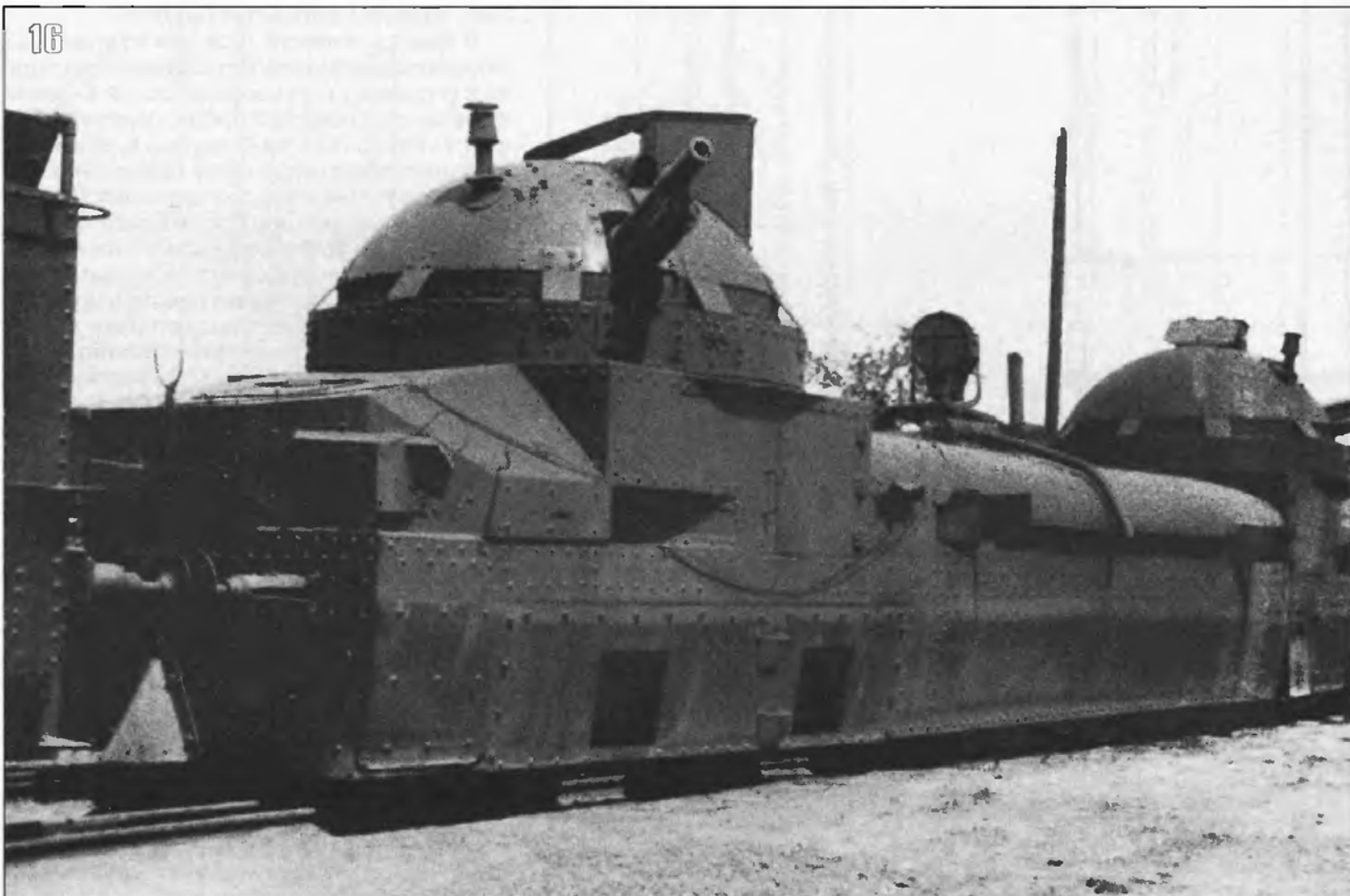
* Есть основания считать, что это тот самый Поплавко, который командовал броневым дивизионом Особого назначения на Юго-Западном фронте, и по проекту которого изготавливались броневые автомобили «Джефферы» с приспособлением для прорыва проволочных заграждений.

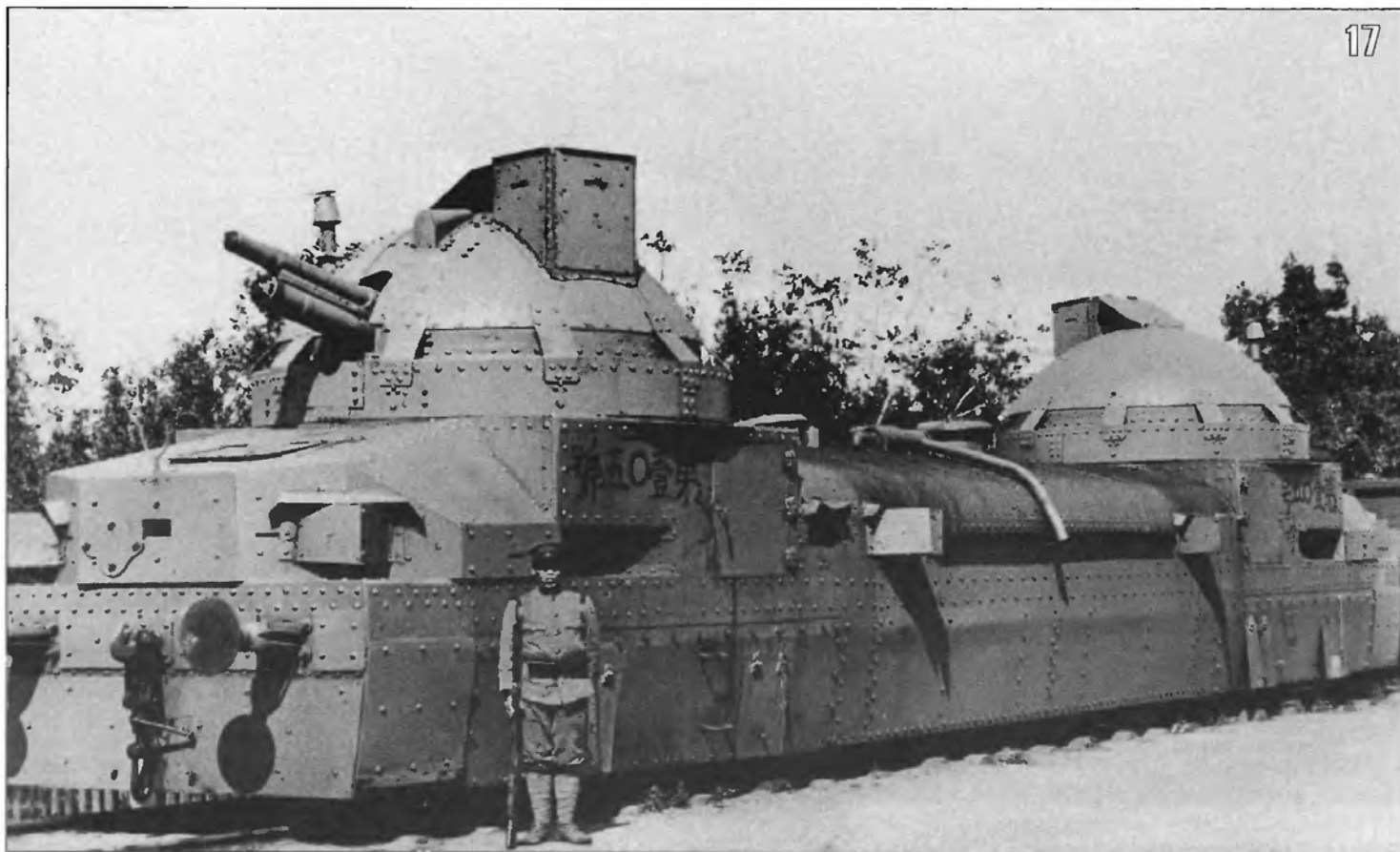
15



15, 16. Мотоброневагон «ORLIK» дивизиона бронепоездов полковника Чехова в Китае. Хорошо виден прожектор, установленный на крыше центрального каземата. Снимки были сделаны в 1925 году американским военным атташе (фото из архива Я. Магнуского).

16





на нем по окрестным селениям, взымала «контрибуции в пользу Советской власти». Однако в начале марта 1918 года отряд моряков под командой Полупанова отбил «Заамурец» у анархистов и включил его в состав бронепоезда № 4 «Полупановцы». Вместе с последним он проделал весь свой дальнейший путь.

10 марта 1918 года бронепоезд по приказу железнодорожного комитета РСДРП направляется под Тирасполь для отражения попытки румын оккупировать Бессарабию. Затем его перебросили на поддержку красных отрядов в районе Сербки и Знаменки. К 24 марта бронепоезд получил в боях ряд серьезных повреждений и был выведен на ремонт в Екатеринослав. Затем в составе Первой Революционной армии Южного фронта он участвовал в боях с украинцами и немцами под Мелитополем, Пятихаткой, Акимовкой. «Это лучший и смелый из бронепоездов. Полупанов – смелый и сильный его командир», – доносил Антонов-Овсенко 10 мая 1918 года в Высший военный совет республики.

В середине мая бронепоезд № 4 прибыл для ремонта в Москву. Первоначально Центробронь по распоряжению Троцкого приказал расформировать команду бронепоезда, обвинив ее в партизанщине. Однако Полупанов добился встречи с Лениным, который потребовал сохранить бронепоезд за моряками. После ремонта на Коломенском заводе бронепоезд № 4 направили на Восточный фронт.

Успех сопутствовал красным вплоть до захвата Бутульмы, однако уже 13 июля 1918 года пришлось оставить город. Попытки контрнаступления окончились неудачей, и 22 июля красные начали спешно покидать Симбирск. Ввиду невозможности дальнейшего отхода

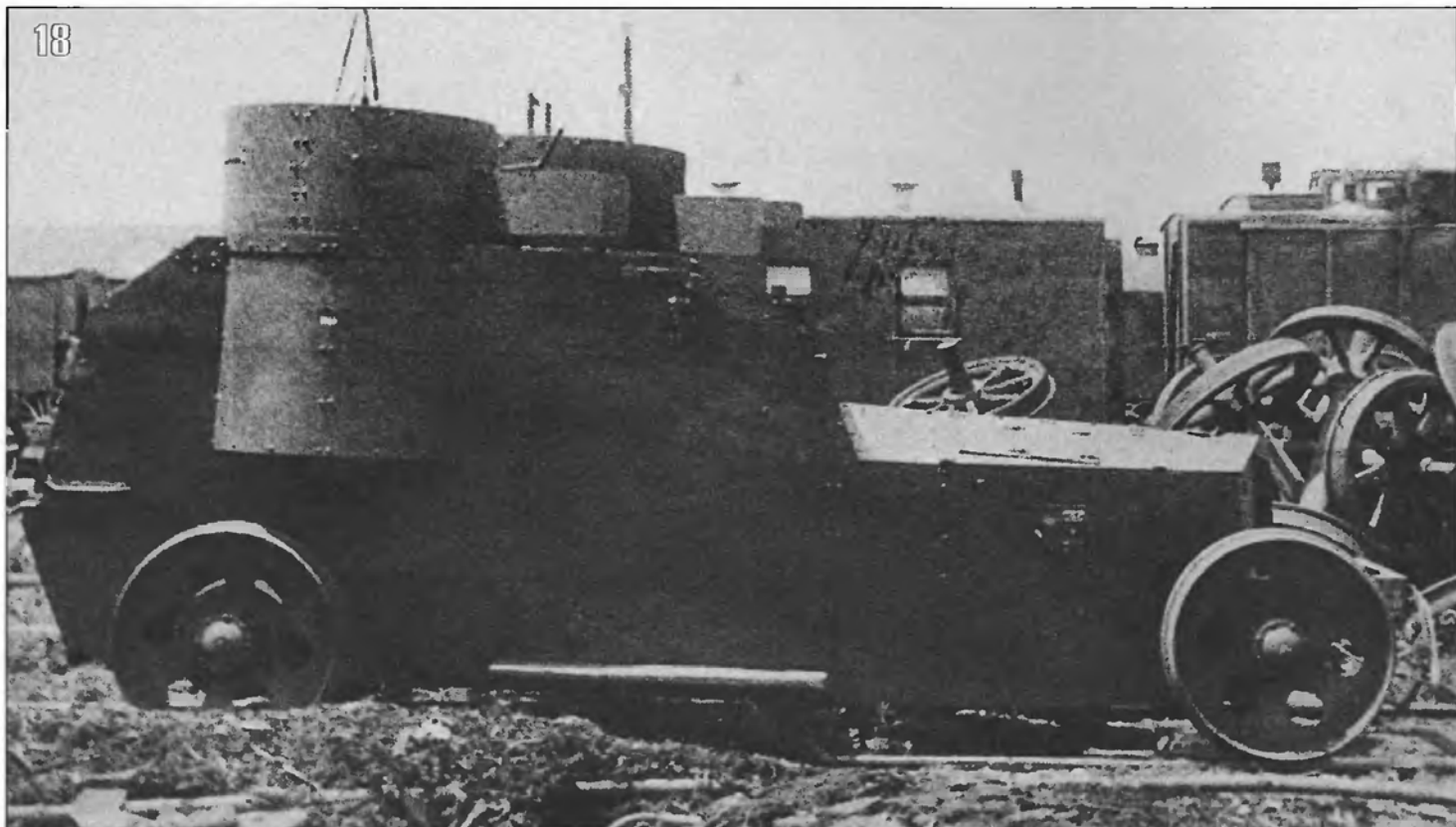
бронепоезд № 4 «Полупановцы» в полной исправности был брошен в Симбирске. Чехи, захватив бронепоезд, переименовали его в «ORLIK». Видимо, в июле – августе 1918 года, из-за отсутствия 57-мм снарядов к орудиям Норденфельда, их заменили двумя 76,2-мм пушками образца 1902 года.

Бронепоезд «ORLIK» действовал в составе 4-го чехословацкого полка вдоль магистрали Симбирск – Чита. В октябре 1918 года мотоброневagon под названием «ORLIK I» некоторое время воевал самостоятельно в районе Приютово и Абдулино. «ORLIK» конвоировал американский консульский поезд при его рейсе в ставку к Колчаку в Омске; обеспечивал безопасность движения по Транссибирской магистрали летом 1919 года, когда диверсии на дороге приняли массовый характер. Французский генерал Жонен, прибыв в Иркутск, отмечал, что «бронепоезд «ORLIK» поддерживает полный порядок». Любопытная деталь: мотоброневagon был настолько популярен, что его изобразили на одной из трех почтовых марок, которые выпускались чехословаками во время пребывания их в России.

После ухода чехословаков мотоброневagon в составе бронепоезда «ORLIK» попадает к японцам, а те передают его русским белогвардейцам. Он оставался во Владивостоке до осени 1922 года, а затем вместе с другими бронепоездами белогвардейцев ушел в Харбин. И вот новый поворот судьбы – службы в эмиграции.

В 1924 году генерал Нечаев – один из сподвижников атамана Семенова – сформировал в Китае дивизию из русских белогвардейцев. В ее состав был включен дивизион из семи бронепоездов (под командой полковника Че-

17. Мотоброневagon на японской службе, дата съемки неизвестна, но возможно это начало 1930-х годов. На борту иероглифами указан номер – 105 (АСКМ).



18. Бронедрезина Матваль, изготовленная в 1920 году на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде с использованием шасси броневедомога «Шеффельд-Симплекс». Снимок сделан в 1940 году, когда бронедрезина использовалась в составе бронепоезда 72-го полка войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, куда ее передали из РККА (РГВА).

хова) – тех самых, которые ушли из Владивостока. Среди них был и «ORLIK» с прицепленным к нему мотоброневедомым. В составе войск Чжан-Чзу Чана дивизия принимала участие в боях против Народно-революционной армии Китая. По воспоминаниям советских военных советников, бывших в составе НРА, бронепоезда Чехова наводили ужас на китайских солдат. В 1925 году мотоброневедомый с русской командой был сфотографирован американским военным атташе. На сегодняшний день это самые поздние известные автору снимки бывшего «Заамурца».

К сожалению, документальных сведений о дальнейшей судьбе этого прекрасного образца отечественной бронетехники нет, хотя некоторые данные свидетельствуют о том, что в 1931 году мотоброневедомый мог быть захвачен японцами в Манчжурии.

БРОНЕДРЕЗИНЫ МАТВАЛЬ

Проектирование и постройка этих бронедрезин связаны с именем русского и советского изобретателя Севастьяна Севастьяновича Вальднера (1882–1945 гг.). В 1915 году его призвали в армию и направили техником в одну из автомобильных рот. Здесь вместе с ее командиром Маттиссоном Вальднер спроектировал и изготовил из частей разбитых автомобилей железнодорожную моторную дрезину с коробкой перемены передач собственной разработки. Последняя имела реверс, обеспечивавший движение вперед и назад с одинако-

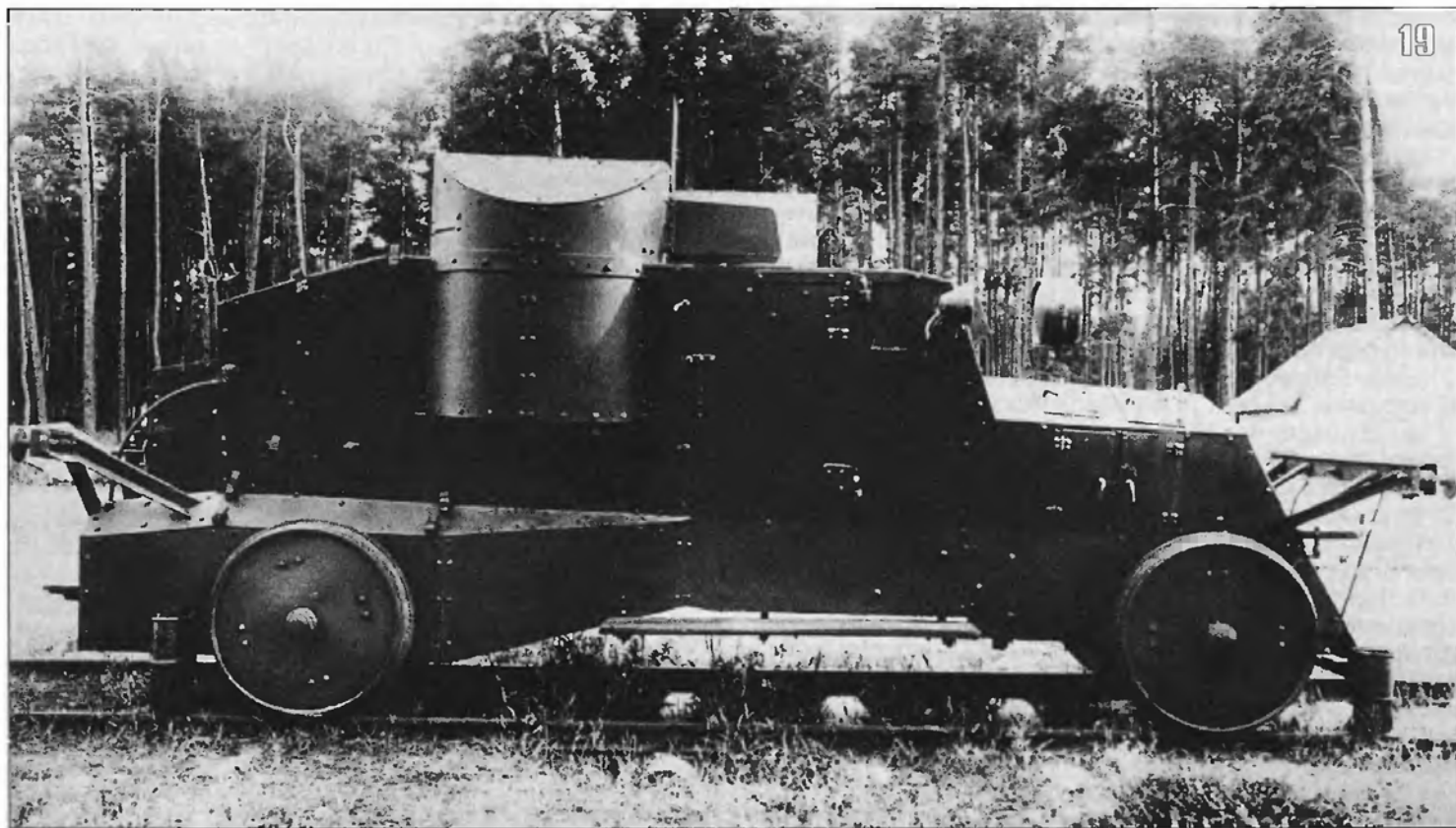
выми скоростями. Конструкция дрезины была запатентована изобретателями как «Система Матваль» – по первым слогам своих фамилий «МАТтиссон – ВАЛЬднер».

К середине 1917 года компаньоны усовершенствовали свою конструкцию и разработали несколько новых проектов, имевших одну общую черту – для их изготовления использовались автомобильные агрегаты.

После Октябрьской революции Вальднер продолжал работать над совершенствованием своей конструкции, изготовив в сентябре 1919 года грузовую дрезину с использованием агрегатов автомобиля Уайт, которая в ходе испытаний развила скорость до 90 км/ч.

Работами Вальднера заинтересовались броневой отдел Главного военно-инженерного управления и командование войск ВЧК. Предполагалось организовать производство пассажирских, грузовых и броневых дрезин, которые планировалось использовать для перевозки грузов, разведки и охраны железных дорог, а также сопровождения важных эшелонов и бронепоездов. Для организации работ 27 декабря 1919 года при промвоенсовете РСФСР создается «Бюро по постройке моторных дрезин системы Матваль» или сокращенно Матвальбюро, председателем которого назначили С. Вальднера. Изготовление шасси дрезин поручили Путиловскому заводу, а разработку бронировки для них – Ижорскому заводу, имевшему большой опыт в изготовлении броневых автомобилей.

В конце февраля 1920 года на Ижорском заводе «по заданию тов. Судакова» изготовили одну бронедрезину Матваль, вооружение которой состояло из 37-мм пушки Гочкиса во вращающейся башне и четырех пулеметов Максима в бортовых установках. Машина защищалась 7-мм броней и имела экипаж из



19. Бронедрезина Матваль, изготовленная на Ижорском заводе в 1921–1922 годах. Снимок сделан в Брянске, на территории военного склада № 60 в 1930 году. Хорошо видно, что в отличие от дрезины Сормовского завода эта имеет другую форму корпуса и башен, железнодорожные буфера и сцепные устройства (АСКМ).

20. Снимок из журнала «За рулем» за 1925 год с подписью: «Кинооператоры с бронедрезины ведут съемки фильма СЭП». На фото бронедрезина Матваль, изготовленная на Ижорском заводе в 1921–1922 годах (АСКМ).



8 человек. Однако проведенные испытания показали, что дрезина очень громоздка, имеет малую скорость движения и слабые рессоры, а работа оружейного и пулеметных расчетов неудобна.

Для разработки более удачной конструкции 24 апреля 1920 года прошло совещание «по вопросу бронирования мотодрезины Матваль по заказу ВЧК и для Западного фронта», в протоколе которого говорилось следующее:

«Присутствовали:

председатель – заведующий Матвальбюро Промвоенсовета тов. Вальднер;
брид. Бронеотделением ВОМОРпрома тов. Кондратьев;

заведующий бронеотделением Ижорского завода инженер Обухов;
представитель главброни инженер Титов.

В результате обмена мнениями совещание полагало бы необходимым дать следующие заказы Ижорскому заводу:

1. Изготовить эскиз бронедрезины с двумя вращающимися пулеметными башнями для 2,5-тонного шасси Уайт;

2. Изготовить эскиз бронирования мотодрезины с вращающейся башенной пушечной установкой (37-мм автомат) и с пулеметным круговым обстрелом.

Примечание. Все типы бронирования должны быть снабжены амбразурами у пола для стрельбы с колена по уклону насыпи из автоматических ружей и пистолетов...

Срок исполнения эскизов следует считать 17 мая сего года».

Однако в 1920 году удалось изготовить только 4 бронедрезины Матваль на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде. В качестве базы для них использовали бронеавтомобили «Шеффельд-Симплекс», закупленные в Англии еще в 1915 году, но впоследствии признанные негодными для использования на фронте из-за сильной перегрузки шасси. При переделке этих машин в бронедрезины Матваль пришлось полностью снимать с них броню и менять каркас, так как англичане изготовили его из дерева! Кроме того, на них установили новый задний мост – от грузовика «Уайт», дополнительный бензобак и железнодорожные колеса диаметром 800 мм. В результате всех переделок боевая масса бронедрезин Матваль составила 5735–5750 кг, двигатель мощностью 22 л.с. позволял им разгоняться на железной дороге до 50 км/ч, вооружение состояло из двух пулеметов Максима во вращающихся башнях, экипаж – 5 человек. Изготовленные бронедрезины передали на вооружение бронепоездов Юго-Западного и Западного фронтов.

В январе 1921 года председатель Совета военной промышленности направил директорам Ижорского и Путиловского заводов письмо следующего содержания:

«На основании заявления ГВИУ от 4 января с.г. за № 1000165 просим выдать заказ Ижорскому заводу на бронировку двух дрезин Матваль и Путиловскому заводу на разработку, изготовление и установку одной 3" противотанковой пушки, согласно прилагаемых условий:

1. Забронировать одну дрезину по чертежам, разработанным Ижорским заводом по

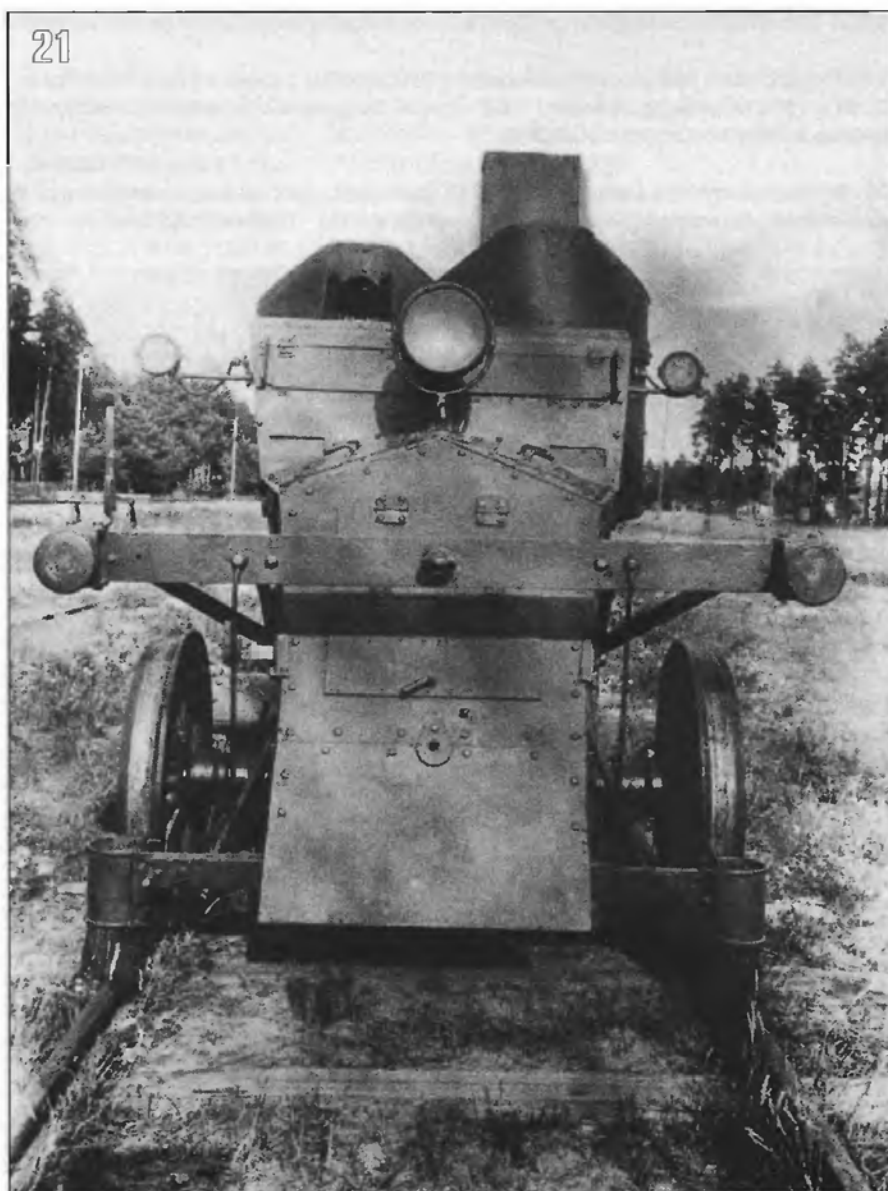
21. Бронедрезина Матваль, изготовленная на Ижорском заводе в 1921–1922 годах на военном складе № 60, вид спереди. 1930 год. Хорошо видны металники – приспособления для сброса с рельсов посторонних предметов (АСКМ).

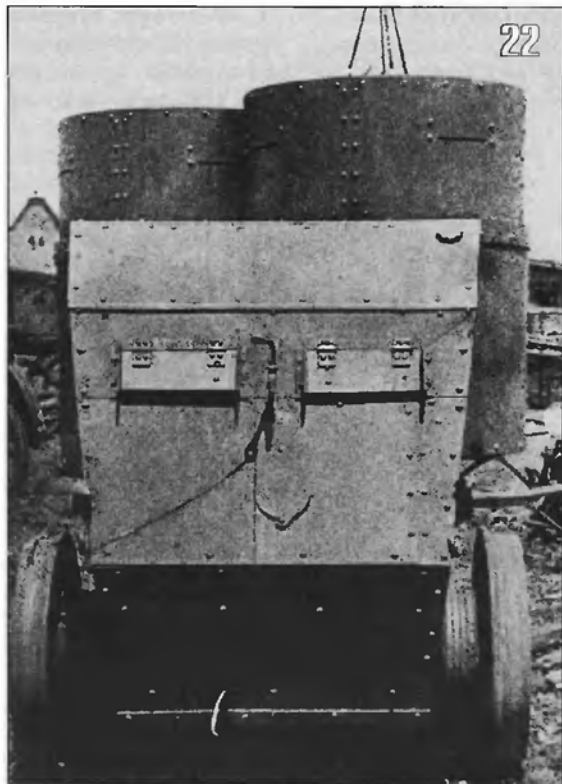
типу пулеметных автомобилей «Остин» с двумя башнями. Срок сдачи – 30 апреля 1921 года.

2. Забронировать одну дрезину по проекту Путиловского завода для установки одной 3" противотанковой пушки и двух пулеметов. Срок бронирования и сдачи на Путиловском заводе – 30 июня 1921 года.

3. Шасси Матваль для пушечной дрезины испытываются и принимаются наблюдающим ГВИУ на Путиловском заводе и в таком виде отправляются на Ижорский завод не позднее 15 марта 1921 года».

Однако работы шли очень медленно – только что закончилась Гражданская война в Европейской части России, в промышленности и транспорте царил разруха, не хватало металла, топлива, рабочих рук. К этому времени производство дрезин Матваль перевели на 2-й Государственный авторемонтный завод в поселке Родники Ярославской губернии. Работы здесь велись под руководством мастеров М. Бледнова и Н. Горчакова. В производстве широко использовались шасси различных автомобилей, не подлежащих восстановлению, благо к этому времени таких было много. Посетивший Родники начальник технического бюро Главного управления военной промышленности (ГУВП) инженер Шукалов 14 марта





22, 23. Вид сзади на бронедрезины Матваль постройки Сормовского и Ижорского заводов. Хорошо видны различия в конструкции, ижорская машина имеет дверь для посадки экипажа в корме корпуса, а также железнодорожные буфера и сцепное устройство (РГВА и АСКМ).



1922 года представил своему руководству справку о ходе работ по дрезинам Матваль, в которой говорилось:

«Авто-дрезины Матваль изготавливались на двух заводах – Путиловском и Родниковском и бронировались на Ижорском. Всего выпущено до сего времени:

- Броневых – 1;
- Грузовых – 3;
- Пассажирских – 13;
- Итого – 17 штук.
- Готово к выпуску (90–100%):
- Под бронировку – 2;
- Грузовых – 2;
- Пассажирских – 4;
- Итого – 8 штук.

Кроме того, подобные дрезины на шасси Шеффилд-Симплекс выпущены ранее Сормовским заводом в количестве 4 штук, итого 29.

Заготовка шасси производится на Путиловском и Родниковском заводах – сверх выпущенных дрезин еще 30–40 комплектов, но двигателями обеспечены всего лишь наполовину, и то старыми, настолько разбитыми, что примененис их к тяжелым броневым машинам считаю недопустимым.

Ижорский завод забронировал одну машину по заданию тов. Судаков и весьма неудачно – тяжела и неконструктивна. Ныне Ижорским и Путиловским заводами производится разработка пулеметной и пушечной дрезин. Первый тип должен быть готов в июне, второй в июле. Если сроки будут выдержаны, то август и сентябрь пройдут в испытаниях, а с октября можно начать бронировку в большем масштабе. Заказ на эти дрезины дан СВП.

Как о реальной величине сейчас можно говорить о первой группе в 16 дрезин, из них:

1. Шеффилд-Симплекс – имеется 4;
2. Матваль № 2 – 1, закончена на Ижорском заводе;
3. Матваль пулеметный по типу Остин – 1, пробный заказ на июль с.г.;
4. Матваль пулеметный – 1, пробный заказ на июль с.г.;
5. Из имеющихся двигателей можно выделить 3 надежных, шасси на Путиловском заводе под бронировку в июле с.г. – 3;
6. 6. Затребовать от ГВМУ новых Уайт или Джордж 6 штук и по получении их шасси под бронировку будут даны Путиловским или Родниковским заводами через 2–3 месяца – 6.

Итого – 16 штук.

Бронировки последних 9 машин могут быть проведены на Ижорском заводе в октябре – декабре по 3 машины в месяц. Таким образом в текущем году армия может иметь все 16 машин 1 очереди, для этого выдать заказ Ижорскому заводу изготовить щитовую сталь около 2000 пудов 7 мм (80%) и 3,5 мм (20%).»

Однако в 1921–1922 годах на Ижорском заводе смогли изготовить только четыре пулеметных бронедрезины Матваль, которые, впрочем, являлись переделкой броневых автомобилей «Шеффельд-Симплекс». Таким образом, в 1920–1922 годах на Ижорском и Сормовском заводах изготовили 9 бронедрезин Матваль (1 пушечную и 8 пулеметных). Правда, в 1925 году пушечную разобрали, а пулеметные продолжали службу в бронепоездных частях Красной Армии достаточно долго.

По состоянию на 5 февраля 1930 года бронедрезины Матваль, получившие военные номера с 30 по 37, имелись в составе 1-го (№ 32, 35, 36, 37) и 7-го (№ 31 и 33) отдельных дивизионов бронепоездов и 2-го полка бронепоездов (№ 30 и 34). В «ведомости бронедрезин системы Матваль, состоящих при 1-м дивизионе бронепоездов Украинского военного округа», датированной 20 марта 1930 года говорилось:

«Бронедрезины системы Матваль № 32, 35, 36, 37, состоящие при 1-м дивизионе бронепоездов с мая 1927 года и поступили от 2-го дивизиона бронепоездов. Имеют следующую характеристику.

Задний мост Уайт (сплошная ось), емкость баков для горючего (один сзади и один под сиденьем водителя) 115 кг. Система бронирования сходна с типом Остин (III или IV серии), ответственные места забронированы сталью 8 мм, неответственные 4 мм, по качеству бронь – мозаика. Допустимая скорость движения по прямому участку – 40 км/ч, на путях станций – 15 км/ч. За время пребывания в дивизионе совершено с 1927 по 1930 год пробега каждой машиной – по 2500 км».

В начале 1930-х годов бронедрезины Матваль перевели в разряд учебных – машины сильно износились, а запасных частей к ним не было. Например, 8 февраля 1935 года командир отдельного полка бронепоездов Плявин в акте передачи части новому командиру сообщал: «В полку имеются 3 учебные броне-

дрезины, требующие капитального ремонта. Запросить нач. АБТО о наряде на запасные части к ним для ремонта на складе № 60».

В 1938 году все бронедрезины Матваль сняли с вооружения как устаревшие. Большая часть из них отправилась в утиль, а одну передали войскам НКВД по охране железных дорог, где ее использовали в качестве учебной до 1942 года.

24. Испытание опытного образца мотоброневагона Д-3 в районе Гатчины. Январь 1930 года. На крыше хорошо видна башня от танка МС-1, а в переднем листе корпуса отверстие для установки курсового пулемета Максима. Один из людей в группе – Николай Дыренков (АСКМ).

БРОНЕВАГОНЫ НИКОЛАЯ ДЫРЕНКОВА

Пожалуй, наиболее активные работы по созданию мотоброневагонов в нашей стране связаны с именем Николая Ивановича Дыренкова, очень энергичного изобретателя-самоучки. К сожалению, пока не удалось найти его биографических данных. Достоверно известно лишь то, что пик его конструкторской деятельности пришелся на 1928–1933 годы.

5 октября 1929 года Дыренков направил в Революционно-военный совет (РВС) СССР письмо «По вопросу танкостроения», в кото-





ром предлагал ряд своих изобретений, в том числе и проект колесно-гусеничного танка. Среди прочих предложений в письме было следующее:

«Система передачи от двигателя к ведущей оси разработана мною, и уже построена в 1928 году для санитарного железнодорожного авто-вагона. Причем, будучи изготовленной, из отечественных материалов обычного торгового качества передача эта после 6500 км пробега в самых тяжелых условиях не обнаружила никаких заметных следов износа. Сейчас предполагается организация серийного производства авто-вагонов с этой передачей». К сожалению, пока не удалось найти никакой подробной информации об упоминаемом санитарном вагоне и других автомоторисах конструкции Дыренкова. Единственный документ на эту тему – это письмо народного комиссара по военным и морским делам СССР председателю СНК УССР от 6 февраля 1930 года, в котором говорится следующее:

«По заказу Наркомздрава УССР инженером Дыренковым был спроектирован и построен самоходный вагон с двигателем внутреннего сгорания. 31.12.29 г. этот вагон испытан на Московско-Курской дороге. Вагон этот до сих пор находится в распоряжении Наркомздрава УССР. Так как подобные вагоны крайне необходимы Военному Ведомству, то прошу Ваших распоряжений о предоставлении вагона в распоряжение Военведа на срок 1 месяц с подачи его в Брянский узел, склад № 60 для производства специспытаний».

Как бы там ни было, еще осенью 1929 года Дыренков предложил разработанный им проект «железнодорожной бронированной автомоторисы» командованию частей ОГПУ. Проект

получил одобрение, и технический отдел ОГПУ принял решение изготовить опытный образец для вооружения подразделений охраны железных дорог и провести его испытания. Для выполнения рабочих чертежей Дыренкову выделили группу чертежников, и к концу 1929 года работа была выполнена. В январе 1930 года по разработанному Дыренковым проекту на Ижорском заводе собрали первый опытный образец мотоброневагона, который прошел краткие испытания в окрестностях Ленинграда.

Корпус машины собирался на заклепках из 10–16 мм брони и имел четыре двери в бортах для посадки экипажа и шесть люков для наблюдения при движении. В центре, на крыше корпуса, устанавливалась башня танка МС-1 со штатным вооружением, откидной колпак которой заменили на командирскую башенку со смотровыми щелями. При помощи угольников корпус мотоброневагона крепился к раме, собранной из листового и профильного железа. В центре рамы размещался автомобильный двигатель «Геркулес» УХС мощностью 93 л.с. (довольно большое количество таких моторов было закуплено в США и использовалось на грузовиках Ярославского автозавода) и червячно-шестеренчатая коробка перемены передач конструкции Дыренкова (впоследствии получила обозначение Д-35). Последняя оборудовалась реверсом и обеспечивала 4 скорости при движении вагона вперед или назад. В ходовой части использовались две типовых колесных пары от железнодорожных вагонов, при этом одна пара являлась ведущей. Вооружение мотоброневагона состояло из двух пулеметов Максима в торцевых листах корпуса, двух пулеметов ДТ в бортах, 37-мм пушки Гочкиса и одного ДТ в башне.

25. Опытный образец мотоброневагона Д-2 перед прохождением испытаний. Февраль 1931 года. Обратите внимание, что имя Вячеслав написано через букву «е» (АСКМ).



Экипаж машины состоял из 11 человек – командира, водителя, двух командиров отделений пулеметчиков, одного артиллериста и шести пулеметчиков.

Результаты первых же испытаний наряду с хорошими результатами выявили и целый ряд недостатков в конструкции опытного образца мотоброневагона, требовавших его дальнейшей доработки. Но так как Дыренков был занят проектированием и изготовлением среднего танка своей конструкции, работы по броневагону затянулись. Тем не менее, проектом бронированной автомотрисы заинтересовались и военные. 18 января 1930 года заместитель народного комиссара по военным и морским делам Уншлихт направил начальнику технического отдела ОГПУ Г. Благонравову письмо следующего содержания:

«Наркомвоенмор приступает к модернизации имеющихся бронепоездов. Для этой цели желательно было бы использовать имеющиеся в Вашем распоряжении чертежи конструкции т. Дыренкова Н.И.

Прошу Вашего разрешения о временном предоставлении в распоряжение УММ РККА (Управление механизации и моторизации. – *Прим. автора*) вышеупомянутых чертежей».

Но пока не удалось выяснить, поступили ли чертежи в УММ РККА или нет.

Работы по модернизации опытного образца мотоброневагона конструкции Дыренкова возобновились осенью 1930 года. К этому времени сформированное еще в декабре 1929 года на Ижорском заводе УММ РККА опытно-конструкторское и испытательное бюро под руководством Дыренкова переехало на территорию Экспериментального завода НКПС в Люблино (в то время пригород Москвы). Здесь по заданию военных КБ продолжило разработку и изготовлению новых типов танков и бронемашин.

26. Мотоброневагоны Д-2 «Вячеслав Меньжинский» (имя уже исправлено) и Д-3 «Генрих Ягода» (виден фрагмент слева) на заводе Можерез перед началом испытаний. Февраль 1931 года (АСКМ).

В ноябре 1930 года Дыренков, учитывая результаты испытания первого опытного броневагона своей конструкции, разработал проект более мощной боевой единицы, получившей обозначение Д-2. Одновременно прошедшему ремонту опытному образцу мотоброневагона присвоили индекс Д-3.

В феврале 1931 года на Экспериментальном заводе НКПС изготовили опытный образец Д-2, который получил имя «Вячеслав Меньжинский» (Д-3 стал называться «Генрих Ягода»). После небольших пробегов и устранения недостатков, Д-2 и Д-3 продемонстрировали представителям командования войск ОГПУ, на которых оба образца произвели хорошее впечатление.

По конструкции Д-2 сильно напоминал увеличенный в размерах Д-3. Его корпус также имел толщину бронелистов 10–16 мм, собранных между собой на заклепках. В центре корпуса Д-2 располагалась командирская рубка с наблюдательной башенкой, оборудованной стробоскопическим смотровым прибором. Для посадки экипажа из 16 человек в корпусе имелось четыре двери в бортах, а для наблюдения во время движения – четыре люка. Корпус крепился к раме, в центре которой находился 93-сильный автомобильный двигатель «Геркулес» УХС и коробка перемены передач Д-35 конструкции Дыренкова. В ходовой части использовались две типовых колесных пары от железнодорожных вагонов, но из-за увеличения габаритов Д-2, его база, по сравнению с Д-3 увеличилась на 900 мм.

По сравнению с Д-3, вооружение Д-2 значительно усилили – оно состояло из двух 76,2-мм противотанковых орудий образца 1913 года в башнях, четырех бортовых пулеметов Максима и трех ДТ (два в башнях и один в командирской рубке. Орудия монтировались на тумбах, конструкцию которых заимствовали

у броневомобиля «Гарфорд» (их производство велось на Путиловском заводе еще в годы Первой Мировой войны).

После проведения заводских испытаний и устранения выявленных недостатков, мотобронев вагоны Д-2 и Д-3 поступили на вооружение бронедивизиона центральных транспортных курсов ОГПУ, который в то время располагался недалеко от Белорусского вокзала в Москве.

22 августа 1931 года по просьбе военных командир бронедивизиона ОГПУ Шустинский направил в УММ РККА «Доклад о результатах изучения и испытания опытных тяжелых бронедрезин системы тов. Дыренкова, проведенных в период обучения команды с 25 июля по 14 августа 1931 года». В целом, результаты по мотобронев вагонам Д-2 и Д-3 были следующими:

«I. Испытание движением.

1. Мотобронев вагон Д-3 прошел своим ходом 1464 км со средней скоростью 50 км/ч и предельной 70 км/ч.

2. Мотобронев вагон Д-2 прошел своим ходом 3247 км, из которых 1128 на прицепке к бронепоезду, 106 км с нагрузкой двух груженых двухосных платформ (буксвал), и ни одного случая отказа в работе мотора и в целом мотовагона не было. Средняя скорость мотобронев вагона 45 – 50 км/ч.

II. Испытания стрельбой.

Всего сделано по 39 выстрелов из каждой пушки, повреждения систем не было. Как вывод необходимо отметить исключительную устойчивость мотобронев вагона Д-2 при стрельбе в отличии от бронеплощадок бронепоездов, где колебание всей площадки доходит до 15 с в среднем, отсюда при частой стрельбе бывает колоссальное рассеивание снарядов.

27. Мотобронев вагон Д-6 во дворе завода Можерез. Декабрь 1932 года. Установлена только одна бортовая пулеметная установка, на рубке смонтирована рамочная радиоантенна (АСКМ).

III. Вооружение мотобронев вагонов Д-2 и Д-3.

1. У МБВ Д-2 расположение пулеметов Максима у водителя весьма неудачно. В остальном все огневые точки расположены целесообразно.

2. Вооружение 76-мм короткими противотанковыми пушками обр. 1913 г. слабое.

3. Расположение пулеметных установок у Д-3 неудачное исходя из того, что по пути установлены два пулемета Максима, а на борту только пулеметы ДТ, которые имеют малые углы возвышения вследствие того, что мешают крышки ведущих колес, а установки пулеметов Максима имеют малый горизонтальный обстрел из-за того, что мешают буфера.

Общие замечания.

1. МБВ Д-2 и Д-3 поступили не вполне законченным виде:

а. Полное отсутствие средств управления огнем;

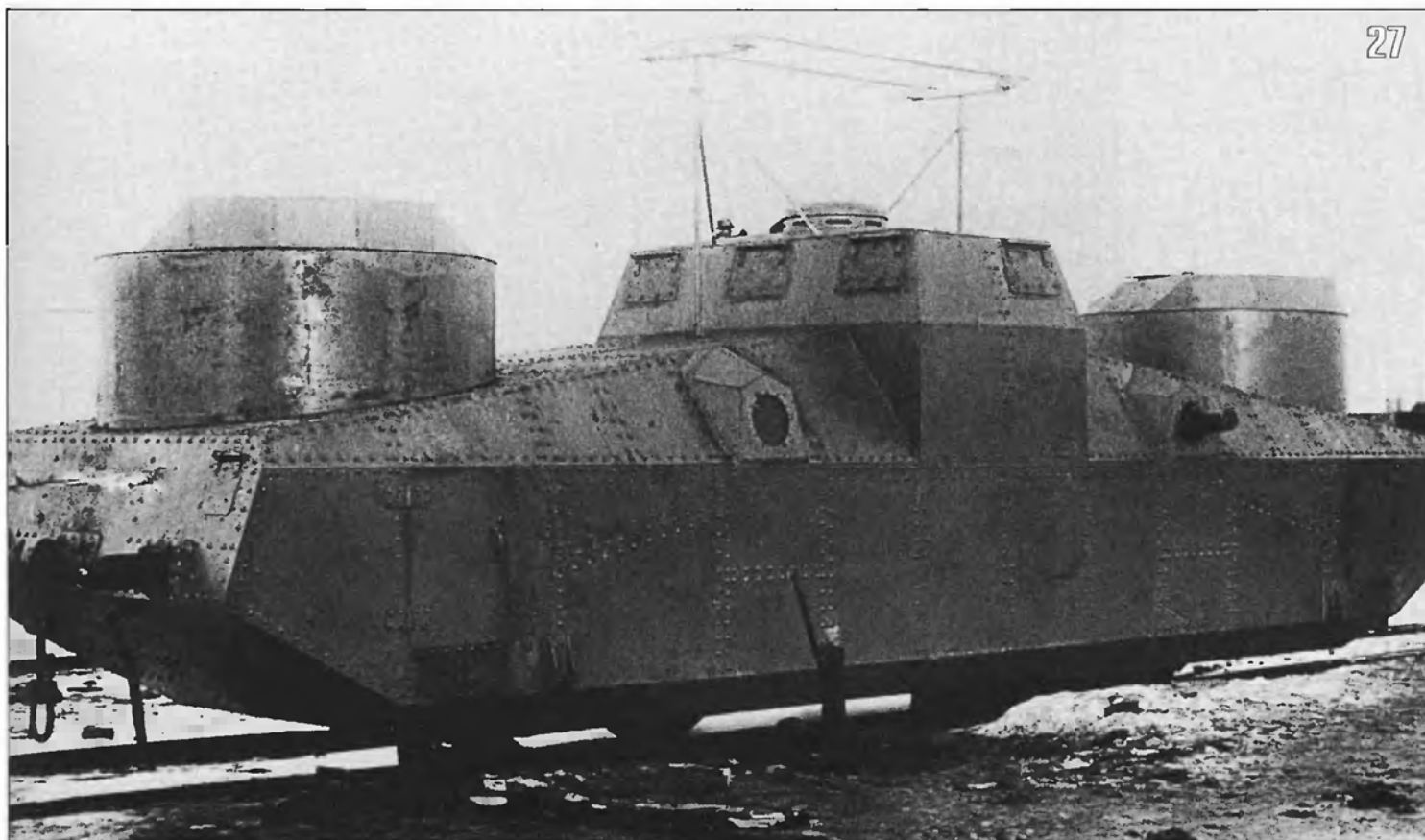
б. Укладка для запасных частей и патронов отсутствует;

в. Командирские рубки частично не имеют стекол.

Выводы и замечания.

Конструкция Д-2 и Д-3 по форме бронированного корпуса: размер машин, прочность, низкая посадка от рельсов дает исключительную устойчивость при стрельбе из пушек, тяговая сила, приличная скорость, насыщенность огневыми средствами.

Делая из вышеуказанного вывод, можно отметить как положительные стороны: Д-2, Д-3 обладают большой подвижностью, значительным радиусом действия, могуществом артиллерийского и пулеметного огня, малые мертвые пространства (почти равные нулю). Если сравнить их с бронеплощадками и бро-



недрезинами всех существующих систем, то равных единиц Д-2 нет.

С наличием положительных сторон имеет-ся и ряд недоделок конструктивного характе-ра, которые сводятся:

1. Усовершенствовать систему охлажде-ния Д-2, Д-3, которая весьма ненадежна.

2. Усовершенствовать переключение скоро-стей и, по возможности, упростить управление МБВ (разбросанность рычагов управления).

3. Отрегулировать клапана воздушных тормозов.

4. У Д-3 понизить крышки колес, тем самым увеличить углы обстрела четырех пулеметов.

5. Командирскую рубку (стробоскоп) усо-вершенствовать. Оборудовать ее средствами управления огнем, внутренней связью и ра-диостанцией.

6. Оборудовать МБВ соответствующей вен-тиляцией.

7. Оборудовать соответствующие стелла-жи для снарядов, патронов и ЗИП.

По вооружению.

По МБВ Д-2: заменить противотанковые пушки обр. 1913 г. на более совершенные обр. 1903/30 или 1915 г.

По МБВ Д-3: а). Пулеметные установки Мак-сима перераспределить, разместив их во все стороны, а не только в лобовой части, перене-сти по одному на борту.

Нормальным вооружением МБВ Д-3 необ-ходимо считать 1 37-мм пушку, 4 пулемета Максима и 1–3 ДТ.

Мотобронев вагоны испытывались в неза-конченном виде и не имели никаких подсоб-ных материалов кроме моего наблюдения

при постройке, а потому все детали боевых качеств полностью не выявлены.

По устранении отмеченных недостатков и при окончательном оборудовании мотобро-нев вагоны должны подвергнуться вторичному и более детальному исследованию и изучению. Наиболее приемлемый (по моему мнению) для замены существующих несовершенных броне-летучек, как самостоятельных оперативно-бое-вых единиц линейных органов ТО ОГПУ явля-ется мотобронев вагон Д-2 «Менжинский».

Представители управления механизации и моторизации РККА внимательно следили за изготовлением и испытанием бронированных мотовогонов для нужд ОГПУ. Это было не слу-чайно – как раз в это время рассматривались вопросы о модернизации бронепоездного парка Красной Армии. Еще 6 июня 1931 года начальник УММ РККА И. Халепский утвердил тактико-технические требования на проекти-рование легкого мотобронев вагона МВЛ-31 с двумя 76,2-мм пушками образца 1909 года. При этом за основу предлагалось взять изго-товленный для ОГПУ опытный образец Д-2:

«1. Назначение – выполнение огневых за-дач в условиях ближнего боя, поражение жи-вой силы, огневых средств и бронесил, охрана стратегически важных узлов и сопровожде-ние эшелонов на марше.

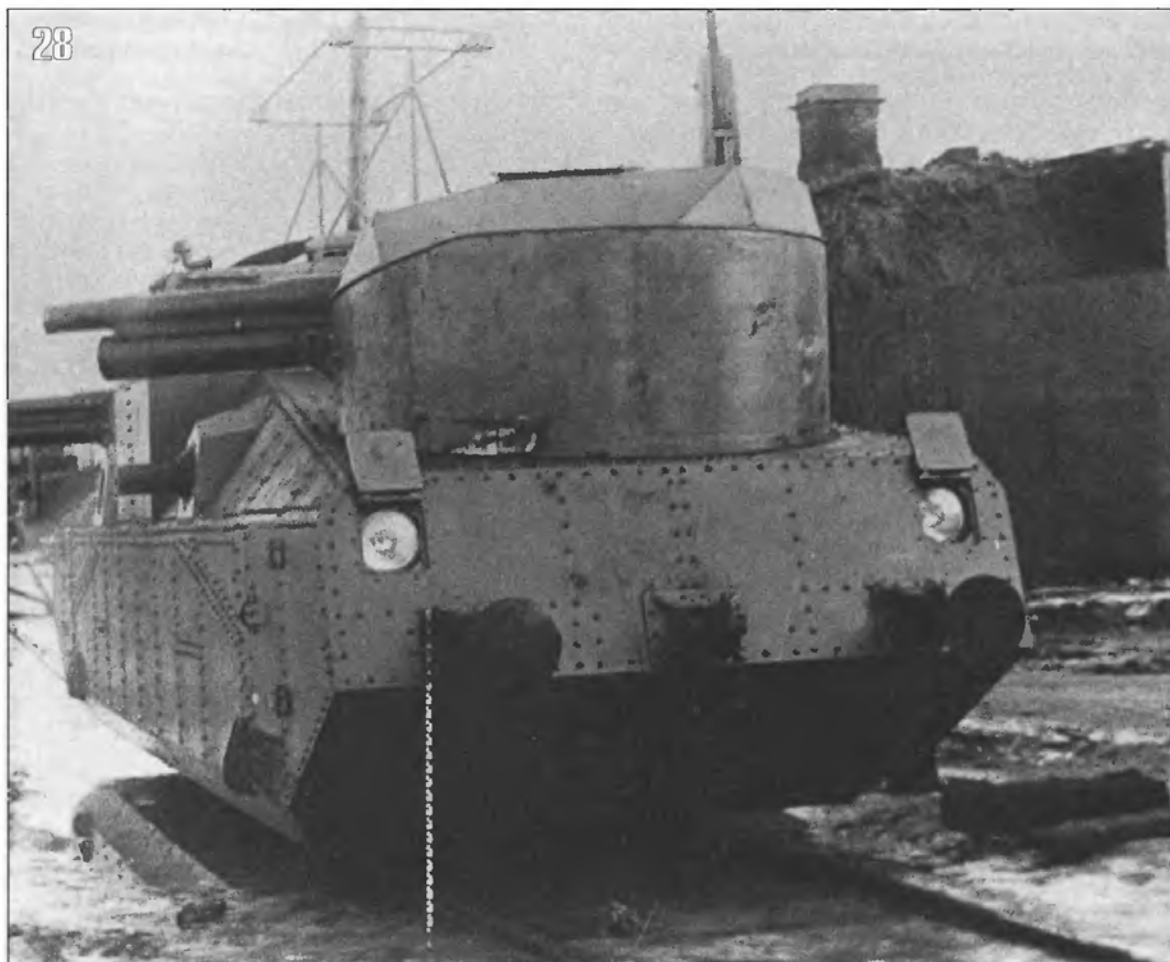
2. Характеристика мотобронев вагона.

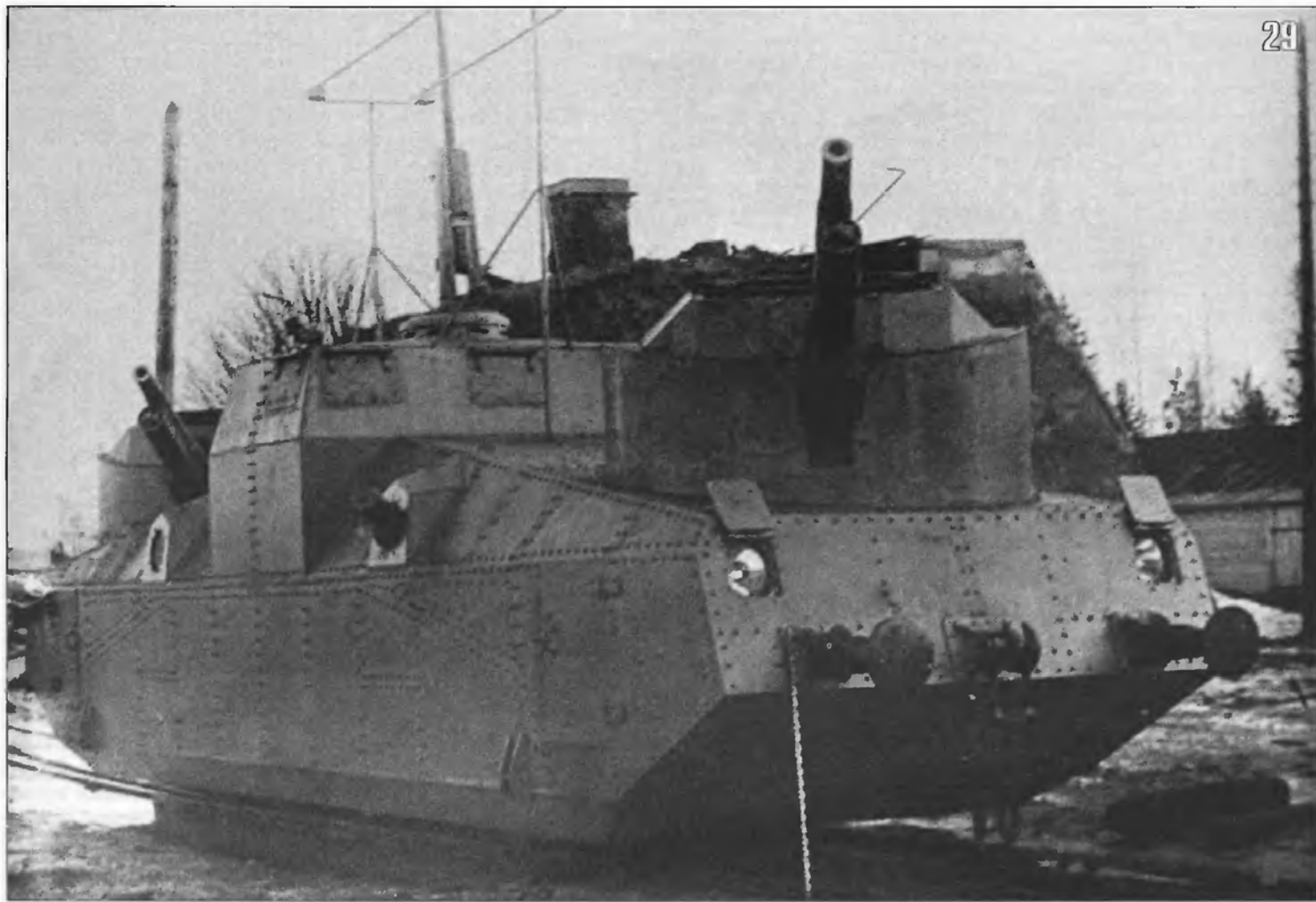
а. Мотор 90 л.с., стандартный, Ярославского завода.

б. Постановкой реверса должно быть обес-печено движение в обеих направлениях.

в. Максимальная скорость – 75 км/ч, запас хода – 500 км.

28, 29. Мотобронев вагон Д-6 во дворе завода Може-рез. Декабрь 1932 года. Хорошо видны 76,2-мм по-левые пушки, установлен-ные в башнях, у переднего листа корпуса стоит мас-штабная линейка (АСКМ).





г. Колея – нормальная СССР 1524 мм, путем передвижки должен быть обеспечен переход на Западно-Европейскую колею 1435 мм.

д. На мотоброневагоне должно быть предусмотрено воздушное и ручное торможение и песочницы.

е. Нагрузка на ось де должна быть больше 18 т.

ж. На мотоброневагоне должен находиться пост управления огнем и движением с необходимым оборудованием.

3. Вооружение – 2 76,2-мм орудия, 4 бортовых пулемета Максима, 2 пулемета ДТ в башнях и 2 спаренных зенитных Максима. Боекомплект – 500 снарядов, 32000 патронов.

4. Установка 76,2-мм орудий.

а. Орудия должны быть установлены на тумбах в башнях, обеспечивающих круговой обстрел и углы возвышения от -5 до +30 град.

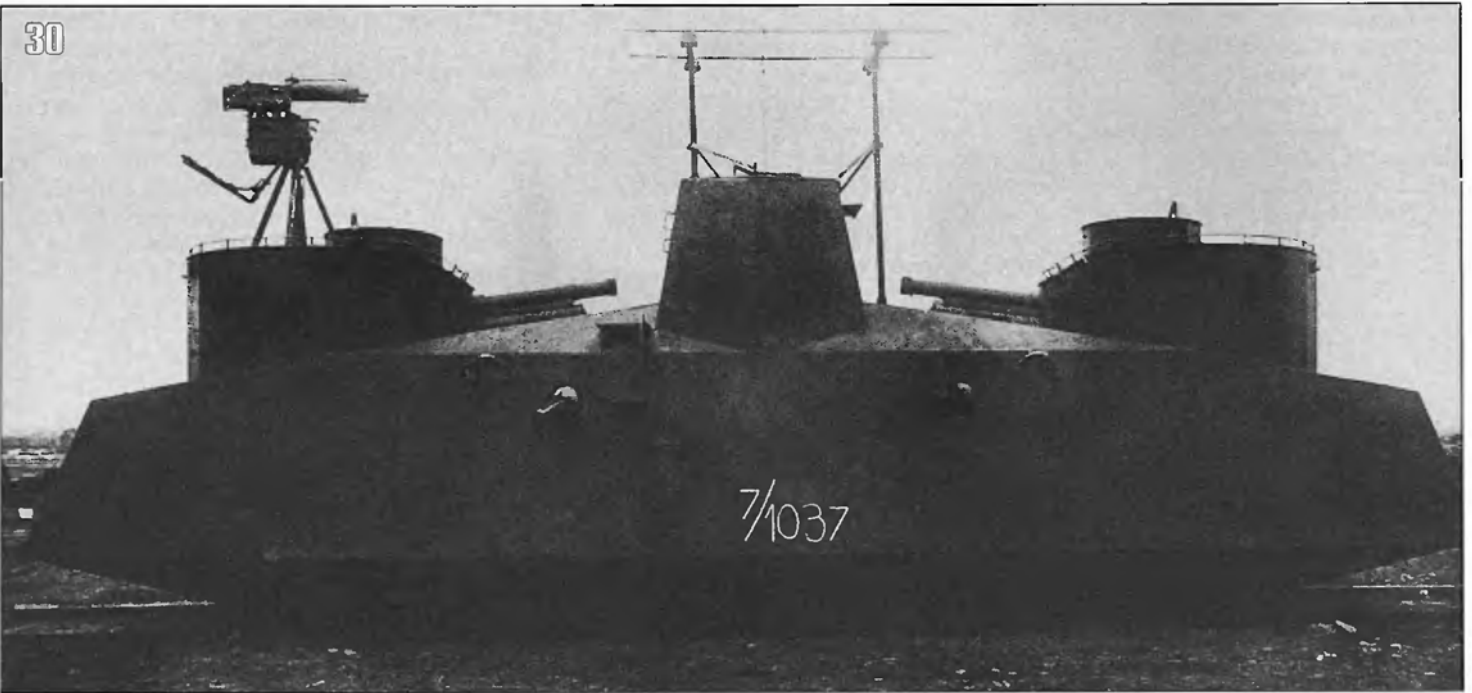
б. Скорострельность, допускаемая лафетом – не менее 10 выстрелов в минуту.

5. Бронировка – вертикальные и торцевые стенки корпуса и башен – 16 мм, верхние плоские, близкие к горизонтальным – 10 мм, горизонтальные поверхности башен – 8 мм».

Однако в ходе дальнейшего обсуждения УММ РККА отказалось от использования в качестве базового для серийного производства опытный образец конструкции Дыренкова Д-2. В ноябре – декабре 1931 года в конструкцию последнего внесли ряд существенных изменений, значительно повышающих его боеспособность. По сравнению с опытным Д-2 во вновь разработанном проекте была изменена конст-

рукция орудийных и панорамных башен, командирской рубки и частично корпуса, артиллерийское вооружение планировалось из 76,2-мм пушки образца 1902 года на типовых тумбовых бронепоездных установках, предусмотрена установка постов управления огнем, внутренней телефонной связи, радиостанции, а также возможность перевода на железнодорожную колею 1435 мм. В качестве силовой установки предполагалось использовать автомобильный двигатель «Геркулес» с коробкой перемены передач Д-35 конструкции Дыренкова.

Разработанный вариант мотоброневагона под тем же обозначением Д-2 представили наркомку обороны СССР К. Ворошилову, который к этому времени уже было ознакомлен с результатами испытаний опытных образцов Д-2 и Д-3. В результате этого 31 декабря 1931 года на совещании у заместителя председателя Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) СССР было принято решение об изготовлении Главмашпромом в течение двух месяцев 60 мотоброневагонов Д-2 (по вновь разработанному проекту), необходимых для формирования в Красной Армии 20 дивизионов МБВ. Выполнение этой задачи поручалось четырем заводам – «Красный Профинтерн» в Брянске, заводу № 1 транспортного отдела ОГПУ в Люблино (бывший Экспериментальный завод НКПС), Калужскому и Коломенскому машиностроительным. Распоряжением президиума ВСНХ СССР № 3/с от 7 января 1932 года на каждом из них планировалось к 15 марта изготовить по 15 Д-2. Различ-



30. Серийный образец мотоброневоза Д-2 из состава 55-го полка войск НКВД по охране железнодорожных сооружений. Фото 1940 года. Этот мотоброневоз был изготовлен на заводе «Красный Профинтерн» в 1934 году (РГВА).

ные комплектующие и агрегаты должны были поставлять Ижорский завод (броня), 2-й завод ВАТО (двигатели), завод № 8 (орудия), «Красный Путиловец», «Борец», «Красный Октябрь», Ярославский тормозной завод, завод имени Буденного (шестерни реверсной передачи).

Однако к этому моменту выяснилось, что рабочие чертежи на серийный вариант Д-2 готовы только на 30%. В результате привлечения дополнительных кадров, к 6 февраля готовность составила 70%, и только к 16 марта были выполнены «все рабочие чертежи за исключением: а) установки электрооборудования, б) внутренней телефонной связи, в) настила пола и внутреннего ограждения».

С изготовлением самих мотоброневозов дела обстояли совсем не так, как первоначально планировалось – не хватало легирующих присадок для выплавки броневой стали, металла, электрооборудования, подшипников, кислорода для резки брони, все заводы испытывали хронический дефицит опытных рабочих, техников и инженеров. В результате, к 1 февраля на Коломенском заводе «заложено одно днище, на заводе № 1 заложено 3 единицы, остальные закладка – 0».

Ход дальнейших работ можно проследить по «Справкам по Д-2», направляемым начальником УММ РККА Халепским наркомату обороны СССР. Так, по состоянию на 1 марта было сделано следующее:

- «1. Договора заключены со всеми заводами.
 2. Броня – на завод № 1 подана для 10 вагонов, на остальные – по одному комплекту.
 3. Моторы – получены все.
 4. Завод № 1 – к 1.03.32 г. заложено 6 единиц, из коих 1 корпус сварен полностью, башни заканчиваются. Обеспечены материалами 8 единиц. Завод планирует к 15.03.32 г. полностью закончить 5 вагонов, если получат импортные подшипники.
 5. Остальные заводы ведут работу в объеме полученной брони.
- Задержка в подшипниках – не выделена валюта и не заказаны за границей».

В «Справке о Д-2» от 21 апреля 1932 года говорилось:

«На 21.04.32 г. имеется только по одному заложеному вагону на заводах «Красный Профинтерн», Коломенский и Калужский. На заводе № 1 находится в разной степени готовности 11 вагонов, завод предполагает 1–2 вагона закончить к 1 мая.

Вопросы, которые задерживают производство на сегодняшний день:

- 1). Неподача брони заводам «Красный Профинтерн», Коломенский и Калужский;
- 2). Слабая подача кооперированными заводами деталей основным заводам сборки мотоброневозов;
- 3). Отсутствие со стороны НКТП (народный комиссариат тяжелой промышленности. – *Прим. автора*) руководства и контроля по этому вопросу;
- 4). Отсутствуют шарико и роликоподшипники».

Однако несмотря на заявленные сроки – сдать 1-2 вагона к празднику Первомая – завод № 1 выдержать их не смог – первый серийный Д-2 был готов только 26 июня 1932 года. 5 июля начальник УММ РККА И. Халепский подписал приказ о проведении заводских испытаний Д-2, которые прошли 17 июля «на перегоне завод № 1 – ст. Люблино – ст. Замоскворечье – ст. Царицыно». Однако в самом начале пробега у мотоброневоза вышла из коробки перемены передач, и его вернули на ремонт.

14 сентября 1932 года завод № 1 провел испытания Д-2 с дисково-сцепной муфтой, «предложенной тов. Дыренковым и уже устанавливаемой в качестве типовой для всех 60-ти Д-2». Однако после 4 км пробега пришлось прекратить испытания из-за «отказа в работе дисково-сцепной муфты, гидравлического и ручного управления».

Внешне серийный вариант Д-2 напоминал сильно увеличенный в размерах опытный образец. Корпус сваривался из 10–16 мм бронелистов, что позволило снизить его массу и удешевить производство. В центре корпуса размеща-

лась довольно большая рубка для командира, радиста и водителя, в стенках которой имелось 7 люков со смотровыми щелями и дверь для выхода на крышу. Четыре двери в бортах корпуса служили для посадки экипажа. В центре рамы, к которой крепился корпус, находился автомобильный двигатель «Геркулес» УХС мощностью 93 л.с. и коробка перемены передач Д-35. В отличие от опытного образца на серийных мотоброневагонах Д-2 коробка Д-35 снабжалась дисково-сцепной муфтой конструкции Дыренкова, обеспечивавшей более плавное переключение передач, а управление вагоном было двойным – механическим и гидравлическим. Все эти нововведения позволили значительно облегчить управление мотоброневагоном, но их надежность оставляла желать лучшего.

Вооружение серийного варианта Д-2 состояло из двух 76,2-мм пушек образца 1902 года в башнях, четырех бортовых Максимов, двух ДТ (в башнях) и зенитной спаренной установки Максимов на крыше одной из оружейных башен.

В отличие от опытного образца Д-2, серийные оборудовались радиостанцией 5 АК с рамочной антенной на крыше рубки.

1 ноября 1932 года завод № 1 ТО ОГПУ передали в состав наркомата путей сообщения (НКПС), и он стал называться «Можерез» – Московский железнодорожный ремонтный завод. Производство мотоброневагонов на новом предприятии сосредоточили в специально организованном цехе. По состоянию на 5 ноября 1932 года ход работ «по серийным единицам в спеццехе завода «Можерез» был следующим:

31. Серийный образец мотоброневагона Д-2 из состава 85-го полка войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, вид спереди. Фото 1940 года. Этот мотоброневагон был изготовлен на заводе Можерез в 1933 году (РГВА).



«Д-2 № 1 – готов, за исключением пулемета с новым приемником. Ведется регулировка сцепной муфты;

№ 2, 3, 6 – кроме вышеуказанного – нет аппаратов СП-95, не закончена укладка;

№ 4, 5 – кроме вышеуказанного нет шаровых установок, редуктора, гидropомпы, телефона, вентилятора, бензобаков. Производится переделка поворотного механизма башен;

№ 7, 8 – кроме вышеуказанного нет управления сцепной муфтой;

№ 9 – закончен корпус и башни, установлены рессорные буксовые стойки и рычажная передача тормоза, поставлены сцепные и ударные приборы;

№ 10 – корпус и башни закончены, установлены рессорные буксовые стойки и рычажная передача тормоза;

№ 11, 12, 13, 14 – изменений нет (закончены корпуса и башни, ведется изготовление рессорных буксовых стоек».

Но до конца года Можерез так и не смог сдать ни одного мотоброневагона Д-2. Первый серийный образец, проходивший заводские испытания еще с июня, в очередной раз вышел из строя. Так, в сводке по заводу Можерез от 10 декабря 1932 года сообщалось, что в мотоброневагоне Д-2 № 1 «устраняются дефекты реверса и переделывается фундамент под мотором». Окончательно первый серийный образец Д-2 передали заказчику в январе 1933 года, а последний, 15-й – только в сентябре.

На других предприятиях ситуация с выпуском Д-2 была еще более плачевной. Калужский и Коломенский заводы, загруженные другими заказами, не собрали ни одного Д-2, а в начале 1933 года эти предприятия освободили от выпуска мотоброневагонов. В результате к апрелю 1933 года производство Д-2, помимо Можерез, велось только на заводе «Красный Профинтерн» в Брянске. Правда, спеццех последнего был загружен заказом на изготовление тяжелых бронеплощадок и бронепаровозов, в результате чего сборка Д-2 тут здорово затянулась. Последний 15-й мотоброневагон вышел из ворот «Красного Профинтерна» в июле 1934 года. Таким образом, в 1932 – 1934 годах в Москве и Брянске изготовили 30 серийных мотоброневагонов Д-2.

Параллельно с работами по подготовке к серийному выпуску Д-2, Дыренков предложил руководству управления механизации и моторизации спроектировать тяжелый мотоброневагон со 107-мм орудием. После обсуждения этого предложения военные разработали требования на «проектирование и выполнение опытного образца» мотоброневагона с одной 107-мм пушкой обр. 1910 года, утвержденные 27 октября 1931 года председателем НТК УММ РККА Лебедевым:

а) Мотор 90 л.с. Ярославского завода;

б). Постановка реверса должна будет обеспечивать движение в обе стороны со скоростью 60 км/ч, запас хода – 500 км;

в). Нагрузка на ось не должна превышать 18 т;

г). Вооружение – одна 107 мм пушка обр. 1910 г., 4 пулемета Максима (2 бортовых и 2 торцевых, для стрельбы вдоль железнодорожного пути), 2 пулемета ДТ в оружейной башне и спаренная зенитная установка пулеметов Максима;

д). Боекомплект – 160 снарядов, 30000 патронов для пулеметов Максима и 6000 для ДТ;
 е). Пушка должна быть установлена в башне с круговым обстрелом в 360 градусов, углы горизонтального обстрела от -5 до +37 градусов;
 ж). Броня – вертикальные и торцевые стенки 16 мм, поверхности, близкие к горизонтальным 10 мм, горизонтальные 8 мм;
 з). Связь – внутренняя телефонная и звуковая, внешняя радиостанция 72 ТК;
 и). Экипаж – 15 человек».

Но из-за большой загруженности опытно-конструкторского и испытательного бюро (плодовитый Дыренков одновременно вел разработку нескольких типов бронеавтомобилей, боевых химических машин, танков, танкеток, вездеходов и т.д.) проект тяжелого однобашенного мотоброневагона Д-6 был готов лишь летом 1932 года. Причем параллельно с этой работой у Дыренкова родилось еще несколько проектов, которые он представил 20 июля 1932 года начальнику УММ РККА И. Халепскому. В сопроводительном письме он писал:

«В программе работ института механизации и моторизации, представленной Вам в 1931 году, были особо разработаны вопросы возможностей широкой эксплуатации военных машин в мирных условиях.

Руководствуясь этими соображениями при проектировании мотоброневагона Д-2 броневые корпуса были запроектированы мною разъемными, вследствие чего, снимая верхнюю часть корпуса и башни можно на оставшейся нижней ходовой части ставить легкую железную будку и использовать ходовую часть в качестве мотовоза.

При проектировании броневагона Д-6, имеющего одну башню, со 107-мм пушкой, я вынужден был перенести двигатель и механизмы передачи со средней части вагона на один конец, дабы иметь место для орудийной башни, что дает возможность использовать ходовую часть в мирной жизни в качестве пассажирской автомотрисы.

32. Серийный образец мотоброневагона Д-2 из состава 85-го полка войск НКВД по охране железнодорожных сооружений. Фото 1940 года. Этот мотоброневагон был изготовлен на заводе Можереж в 1933 году. Хорошо видна разница в креплении антенны у мотоброневагонов, изготовленных разными предприятиями (РГВА).

Спроектированный мною для этой ходовой части кузов Д-31 дает возможность располагать на ней 102 пассажирских места.

Машина эта была представлена Теплово-зному управлению НКПС вместе с Д-45 – машиной, запроектированной в виде пассажирско-го 75-местного автовагона на шасси Я-5, пере-мещающегося по железной дороге и на рези-не – и получила полное одобрение.

Это заставило меня обратить внимание на объединение ходовой части Д-6 и Д-2, что привело к конструкции Д-46, который облада-ет таким же как и Д-2 вооружением и даже с улучшенным для одной башни обстрелом, и в то же время может быть установлена на хо-довой части Д-6.

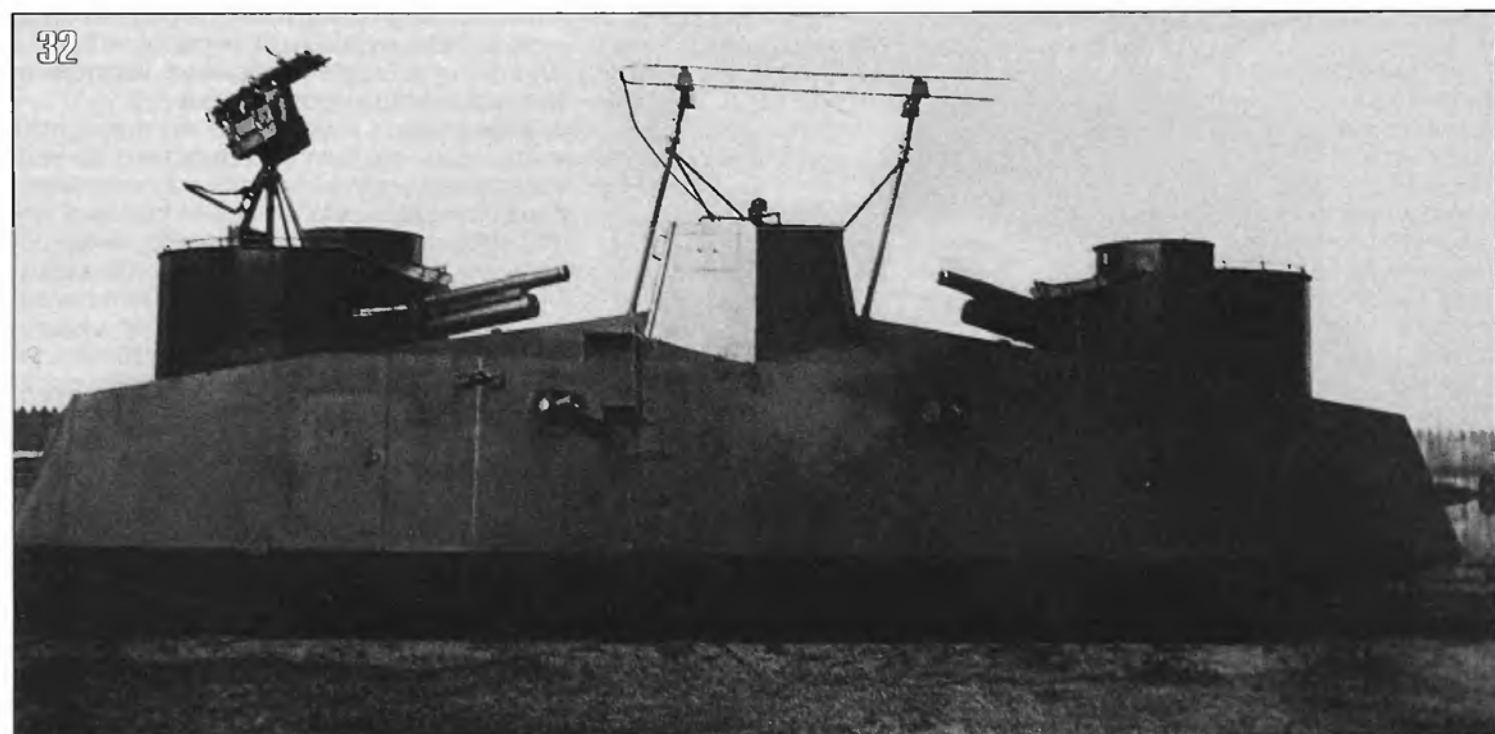
В целях упрощения работ для размещения вооружения Д-46 используются башни Д-6, обладающие тем преимуществом, что не тре-буют тумбы, так как башни установлены на та-ком же роликовом погоне, как и башни Д-38, недавно построенные и испытанные по Ваше-му заданию, с той разницей, что башни Д-6 и Д-46 полностью уравновешены ввиду боль-шего диаметра погона.

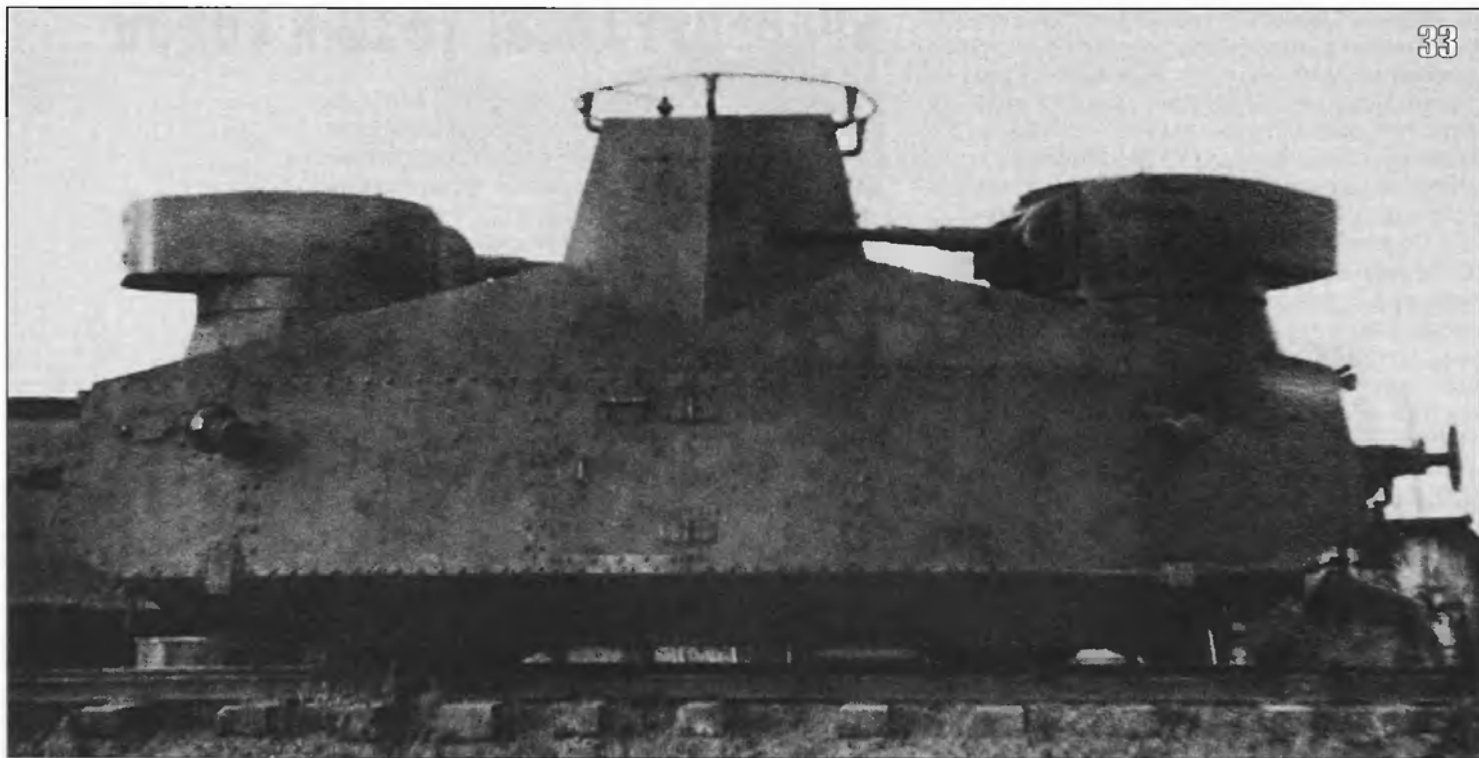
Применение башен этого типа должно привести к облегчению автоброневагона по меньшей мере на 3 т.

Кроме того, для дальнейшего упрощения и удешевления, мною запроектирована новая передача Д-35 для ходовой части Д-6, которая предусматривает использование вместо 2-скоростной муфты и 2-скоростного реверс-ной передачи обыкновенной коробки пере-дач Я-5 в комбинации с реверсивной пере-дачей, одетой непосредственно на ось вагона, чем уменьшается количество деталей пере-дачи на 1104 шт. и вес (примерно на 0,5 т).

Доводя вышеизложенное до Вашего сооб-ражения, прошу утвердить прилагаемые при сем проекты Д-6, Д-35 и Д-46 и разрешить по-стройкой по одному образцу».

Военные рассмотрели предложенные про-екты на заседании НТК УММ РККА 31 июля,





и в результате обсуждения пришли к следующим выводам:

«I. По проекту Д-6.

1. Компонировка мотора, механической передачи, положение орудийной башни, конфигурация корпуса и ходовой части приемлемы. На основе эскиза должен быть составлен расчет и рабочие чертежи.

2. Учитывая, что орудийная установка 107-мм пушки представляет большой интерес, мотоброневаягон Д-6 должен быть построен в двух вариантах:

а). С орудийной башней конструкции т. Дыренкова и новой механической передачей Д-35;

б). Второй образец с карусельной установкой 107-мм орудия (Брянского типа обр. 1931 г. для тяжелых бронепоездов).

II. По легкому мотоброневаягону Д-46.

Компировка двух орудийных башен с 76 мм пушками обр. 1902 г. (одна установлена в средней части, вторая в торцевой части) допускает при всех положениях первой и второй башен ведение огня из одного (среднего) орудия на 360 град. Стрельба в сторону движения МБВ при положении при положении первого орудия над второй башней под углами склонения невозможна. Орудие второй (торцевой) башни допускает сектор обстрела не более 270 град.

Постановили:

По легкому мотоброневаягону Д-46 постройка опытного образца нецелесообразна, так как в тактическом отношении Д-46 стоит ниже МБВ Д-2».

Изготовление опытного образца Д-6 началось на заводе Можерез в сентябре 1932 года, и по состоянию на 21 ноября было следующим:

«Мотоброневаягон с двигателем «Геркулес» 105 л.с. (Д-6). Изготовлены верхняя и нижняя часть корпуса, корпус башни без погон, лафета и поворотного механизма. Установлена ходовая часть с ручными тормозами, мотор «Геркулес» с коробкой скоростей Я-5 и реверсом Д-35, радиатор типа «Коммунар». Установ-

33. Прошедший модернизацию опытный образец мотоброневаягона Д-3 — башня от МС-1 заменена рубкой с поручневой антенной, в передней и задней части корпуса установлены башни от танка Т-26. Снимок сделан в 1940 году в 67-м полку войск НКВД по охране железнодорожных сооружений (РГВА).

лены глушители, трубопроводы, а также временный бензобак и временное управление броневаягоном. В указанном виде система будет готова к испытанию к 10.12.32 г. Дальнейшая сборка задержана за отсутствием чертежей».

К этому времени военные отказались от услуг Дыренкова, и приказом по УММ РККА от 21 ноября 1932 года № 095 опытно-конструкторское и испытательное бюро расформировывалось с 1 декабря, а весь личный состав (за исключением Дыренкова) передавался в распоряжение директора завода Можерез «для окончания работ по заданиям УММ РККА».

В числе этих работ оказался и опытный вариант Д-6. Для ускорения его изготовления НТК УММ РККА предложил отказаться от его вооружения 107-мм орудием и установить на нем два 76,2-мм орудия образца 1902 года в башнях, аналогичных серийным Д-2. Эти изменения в конструкцию внесли в короткие сроки, и в начале 1933 года мотоброневаягон был готов.

С 25 по 29 января 1933 года на Научно-испытательном артиллерийском полигоне (НИАП) прошли его испытания стрельбой в объеме 101 выстрел — первое орудие 65, второе 36. В выводах отмечалось: «1). Мотоброневаягон при стрельбе устойчив, и никакого видимого влияния на корпус стрельба не оказала. Нахождение личного состава в вагоне во время артиллерийской стрельбы никаких опасений не вызывает.

2). Обслуживание орудий при стрельбе крайне неудобно».

Еще в начале 1933 года, когда только началась сдача серийных Д-2 заказчику, УММ РККА отказалось от использования мотоброневаягонов конструкции Дыренкова для вооружения бронепоездных частей Красной Армии. Проведенные испытания показали, что серийные Д-2 плохо вписываются в кривые железных дорог, сложны в обслуживании (например, для капитального ремонта коробки перемены

передач и двигателя приходилось снимать башни и верхнюю часть корпуса), их трансмиссия ненадежна и требует частой регулировки. Поэтому УММ РККА приняло решение передать все изготовленные серийные Д-2 транспортному отделу ОГПУ, который к этому времени уже имел в своем распоряжении мотобронев вагоны Д-3, Д-6 и опытный образец Д-2. На эти бронесоединения возлагалась охрана и оборона железнодорожных объектов в приграничных районах Советского Союза. Организационно мотобронев вагоны входили в состав рот МБВ – 3 единицы плюс бронепаровоз – и могли действовать как самостоятельно, так и в составе бронепоезда. В феврале 1939 года роты мотобронев вагонов вошли в состав созданного Главного управления войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений (10 июля 1934 года ОГПУ вошло в состав созданного народного комиссариата внутренних дел – НКВД. *Прим. автора*). К началу Великой Отечественной войны все роты мотобронев вагонов находились в разных местах на границе СССР – от Балтийского моря до Забайкалья. В ходе боев с частями вермахта летом 1941 года войска НКВД по охране железнодорожных сооружений потеряли 7 мотобронев вагонов Д-2 (серийных), которые после ремонта были включены немцами в состав своих бронепоездов. Оставшиеся в строю Д-2 (Д-3, Д-6 и опытный образец Д-2) находились в Забайкалье и в боевых действиях не участвовали) использовались частями НКВД вплоть до конца Великой Отечественной войны и были списаны в конце 1940-х годов.

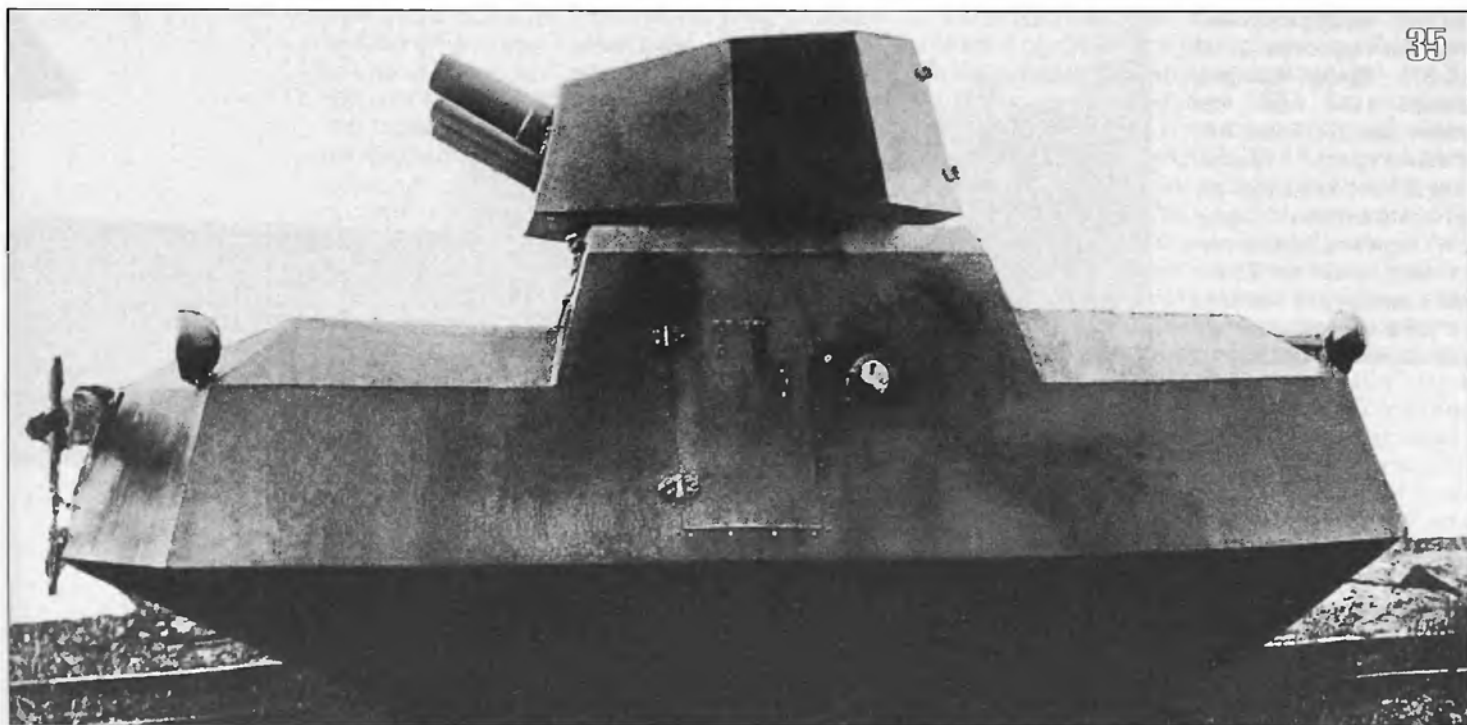
БРОНЕДРЕЗИНЫ 1930-Х ГОДОВ

Активные работы по проектированию и изготовлению новых современных бронедрезин для Красной Армии начались после создания в конце 1929 года Управления механизации и моторизации РККА. В начале 1930 года представители УММ провели инспекцию бронепоездных частей, наметив пути их модернизации и совершенствования. По вопросу бронедрезин начальник технического управления УММ РККА Г. Бокис 19 марта 1930 года докладывал следующее:

«До сего времени не имеется стандартного образца бронедрезины. Имеющиеся в частях РККА машины разнообразны по конструкции и техническим требованиям не удовлетворяют (речь идет о дрезинах «Матваль». – *Прим. автора*). В срочном порядке необходимо сконструировать типовую пулеметную (легкую) и пушечную (тяжелую) бронедрезину для обеспечения заказов промышленности в 1930 году. Новые легкие бронедрезины, отвечающие всем требованиям НКПС для обеспечения беспрепятственного движения по железной дороге должны в целях достижения наименьшей уязвимости быть малых размеров, имея конфигурацию брони (толщина 7–8 мм), дающую наименьшую возможность попадания по нормали, иметь скорость движения на горизонтальной площадке не менее 50 верст в час, с одинаковой скоростью двигаться передним и задним ходом, иметь полное наблюдение за путем и полем боя через

34. Бронедрезина Д-37 во дворе завода Можереж. Март 1932 года. Она оснащена башней от броневомобиля Д-13 с 37-мм пушкой и пулеметом ДТ, хорошо видна спаренная установка пулеметов Максима для зенитной стрельбы (АСКМ).





прорези и перископы, иметь на вооружении 2 пулемета Максима на установках, допускающих 360 градусов горизонтального обстрела при наименьшем мертвом пространстве и стрельбу по воздушным целям.

Для конструирования пушечной бронедрезины, на вооружении которой должны быть 2 пулемета и 76-мм орудие 1927 или 1913 года с уменьшенным откатом, могут быть использованы броневые части «Гарфорд», с вооружения автоброневых частей снятые, с изменением конфигурации брони. Против совершенно нового типа бронедрезины не возражаю».

Несмотря на вышеприведенный доклад, к разработке новых типов бронедрезин приступили только через полтора года, причем их проектированием занялся все тот же Николай Дыренков, активно двигавший свои изобретения военным. В августе 1931 года в опытно-конструкторском и испытательном бюро началась разработка бронедрезины Д-37. 4 декабря Г. Бокис докладывал заместителю наркома по военным и морским делам Н. Тухачевскому о ходе работ в КБ Дыренкова, среди которых фигурировала и Д-37:

«...4. Д-37 – бронедрезина с мотором Форд-АА, срок изготовления 15 ноября. Состояние работ – первый опытный образец находится в сборке и будет готов в середине января 1932 года. Рабочих чертежей не имеется».

Но, несмотря на столь оптимистичный прогноз, первую поездку Д-37 совершила только в марте 1932 года, при этом выявилось множество технических недоработок в конструкции дрезины.

Д-37 имела несущий бронекорпус, сваренный из 12 (лоб и борта), 8, 6 и 4 мм (наклонные верхние, крыша и дно) броневых листов. Корпус был разъемным и состоял из двух частей нижней, на которой монтировалась ходовая часть и силовая установка и верхней, в которой размещалось вооружение и укладка. Между собой нижняя и верхняя часть крепились болтами, для посадки экипажа из 6 чело-

век в бортах имелось две двери. Для наблюдения за железнодорожным полотном при движении в переднем и заднем листах имелось 4 лючка со смотровыми щелями.

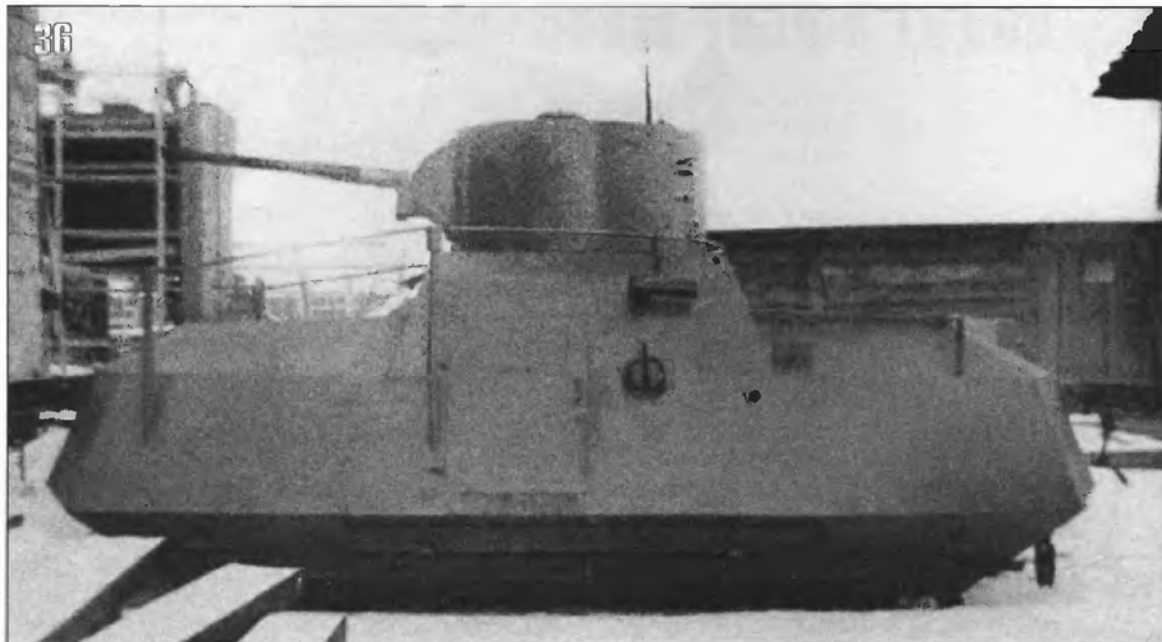
В передней части корпуса находился двигатель Форд-АА в 40 л.с. и коробка перемены передач с реверсом, обеспечивающая 4 скорости вперед и назад. Здесь же в верхней части размещались два бензобака емкостью по 85 л каждый, подача горючего из которых осуществлялась самотеком. Ведущей была передняя ось дрезины. При движении Д-37 вперед воздух для охлаждения радиатора поступал через люк в нижней части корпуса, а при движении назад – через люк в крыше. Д-37 оснащалась электрооборудованием с напряжением 6 В с питанием от двух аккумуляторов – основного в левой и запасного в правой части корпуса дрезины.

На крыше средней части корпуса размещалась башня от броневых автомобилей Д-13, вооруженная 37-мм пушкой Гочкиса и пулеметом ДТ, еще 2 ДТ имелись в шаровых установках в бортах корпуса. В задней части корпуса размещалась спаренная зенитная установка пулеметов Максима, закрываемая двухстворчатым люком. При стрельбе люк откидывался в стороны, а пулеметы поднимались вверх. Боекомплект состоял из 200 снарядов, 18 коробок к пулеметам Максима (по 500 патронов в каждой, всего 9000) – 6 в бортовых стеллажах, 12 в задней части корпуса и 90 дисков (5670 патронов) к ДТ, размещенных по бортам. Масса бронедрезины Д-37 составляла 8050 кг, максимальная скорость на прямом участке пути составляла 75 км/ч.

После проведения испытаний Дыренков предложил представителям УММ РККА усилить вооружение Д-37 установкой на нее башни новой конструкции с 76-мм орудием, и получил «добро» на выполнение этой работы. Правда, довести ее до конца он не успел – с 1 декабря 1932 года УММ РККА расформировало конструкторское бюро Дыренкова, а незаконченные работы передали для доделки

35. Бронедрезина Д-37 с установленной на ней башней Д-38 с 76-мм пушкой. Завод Можерез, март 1933 года (АСКМ).

36–38. Модернизированная бронедрезина ДТ-45 (Д-37). Завод Можерез, январь 1934 года. Она имеет башню от танка Т-26 с 45-мм пушкой и пулеметом ДТ, хорошо видна поручневая антенна на корпусе, спаренная зенитная установка пулеметов Максима и ролики для перехода на параллельный железнодорожный путь (АСКМ).



заводу Можерез, среди прочих фигурировала: «Бронедрезина Форд-АА (Д-37) – изготовлен корпус со съемной верхней частью, рубкой и башней для 76-мм пушки с укороченным откатом без поворотного механизма башни. Установлена спаренная пулеметная установка Максима, 2 бортовых и 1 башенный ДТ. Изготовлены и установлены стеллажи для вооружения, управление и тормозное устройство. Изготовлена новая передняя ось, колеса, рессоры. Заводские испытания системы проводились с некоторыми переделками несколько раз. К окончательным испытаниям Д-37 будет готова 15 декабря 1932 года».

Дальнейшие работы по перевооружению и модернизации Д-37 велись в конструкторском бюро завода Можерез, который в 1934 году переименовали в Экспериментальный завод НКПС. Начальником этого КБ инженер

Н. Гуленко, под руководством которого в 1933–1934 году спроектировали несколько образцов бронедрезин и мотобронев вагонов (к сожалению, никаких биографических данных и сведений о судьбе этого человека автору обнаружить не удалось).

В марте 1933 года прошло испытание Д-37 с новой башней, вооруженной 76,2-мм пушкой образца 1927 года. При этом выяснилось, что машина оказалась перетяжеленной, работа расчета неудобна, а конструкция оружейной установки в целом неудачна. Поэтому летом – осенью 1933 года провели очередную модернизацию бронедрезин Д-37 – на ней установили башню танка Т-26 с 45-мм пушкой (при этом кормовую нишу заменили двухстворчатый люк), радиостанцию 71-ТК с поручневой антенной, оснастили укладками шанцевого инструмента и ящиками с ЗИП.



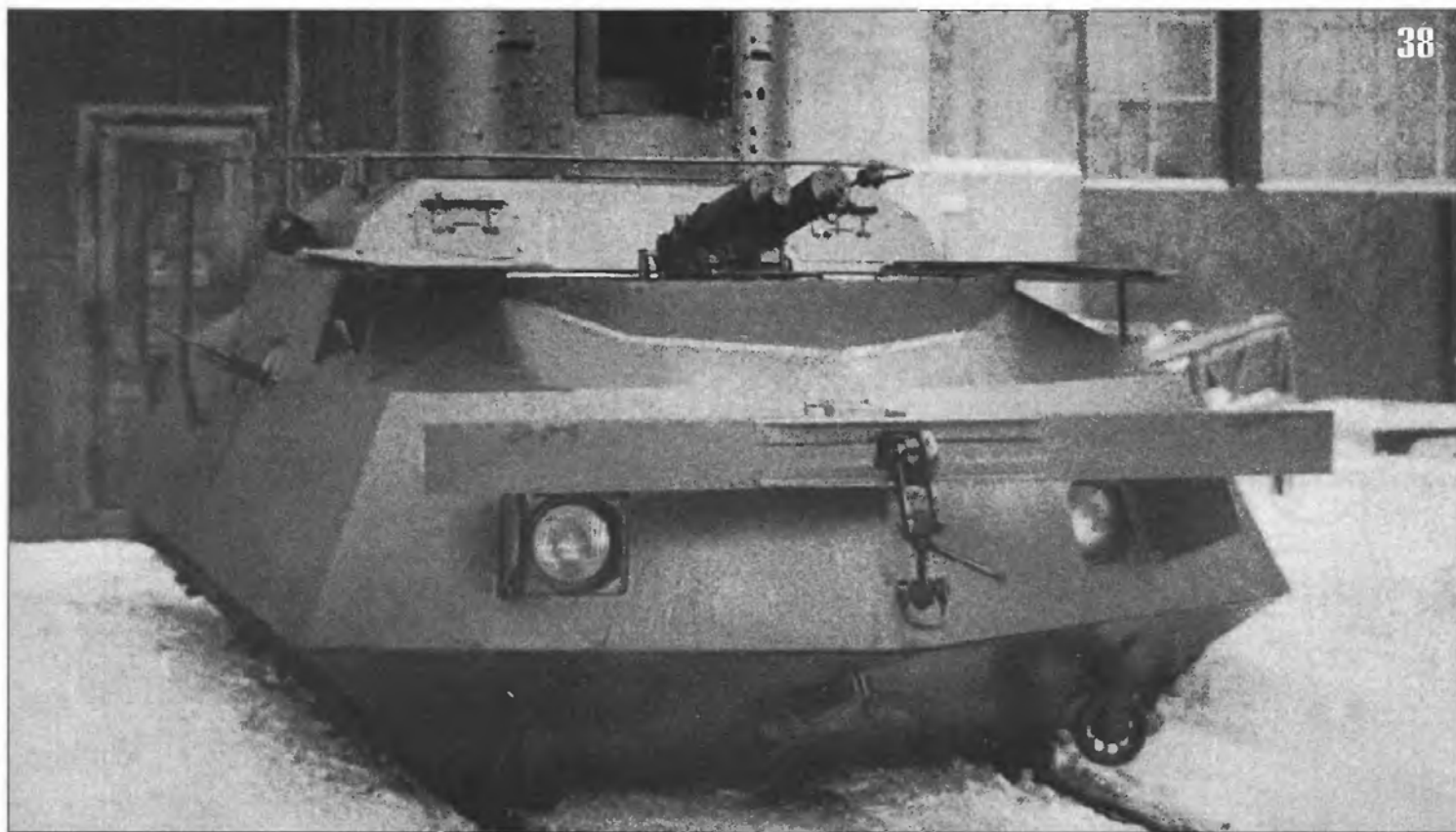
При этом масса Д-37 составила 8400 кг, боекомплект пушки насчитывал 224 снаряда, а экипаж вырос до 7 человек. Кроме того, бронедрезину оборудовали приспособлением для перемещения на параллельный железнодорожный путь. Это позволяло в боевой обстановке использовать соседнее рельсовое полотно для объезда разбитых участков дороги, а также пропускать поезда при движении по однопутной железной дороге.

Приспособление состояло из механизма выключения рессор, двух домкратов и двух пар разъемных балок. Порядок действий был следующий. Сначала отключались рессоры, чтобы колеса поднимались вместе с корпусом не выбирая их прогиба. Затем при помощи двух одновременно работающих домкратов дрезину поднимали на высоту, выводящую реборду колеса не более чем 5 мм от головки рельса. После этого на рельсы укладывались балки, которые крепились к рельсам и специальным опорным кронштейнам (при этом обязательно выверялась горизонтальность

лишь в специальные зажимы вдоль бортов корпуса снизу, опорные кронштейны на корме дрезины, а прочий крепеж – внутри).

Проведенные в ноябре 1933 года испытания бронедрезины, которой к этому времени присвоили новый индекс ДТ-45 (дрезина тяжелая с 45-мм пушкой, хотя иногда в документах встречается и старое обозначение Д-37), показали хорошие результаты. Правда, отмечалась теснота корпуса, затруднявшая работу экипажа, плохая вентиляция, особенно при стрельбе из орудия, а также частый перегрев двигателя из-за недостаточного охлаждения. Несмотря на недостатки, в конце 1933 года УММ РККА рассматривало вопрос об организации серийного производства ДТ-45, но вскоре от этой идеи отказались, и она осталась в единственном экземпляре. Она использовалась в отдельном полку бронепоездов для учебных целей до середины 1938 года.

Следует сказать, что к началу 1930-х годов советская промышленность начала производство железнодорожных моторных дрезин

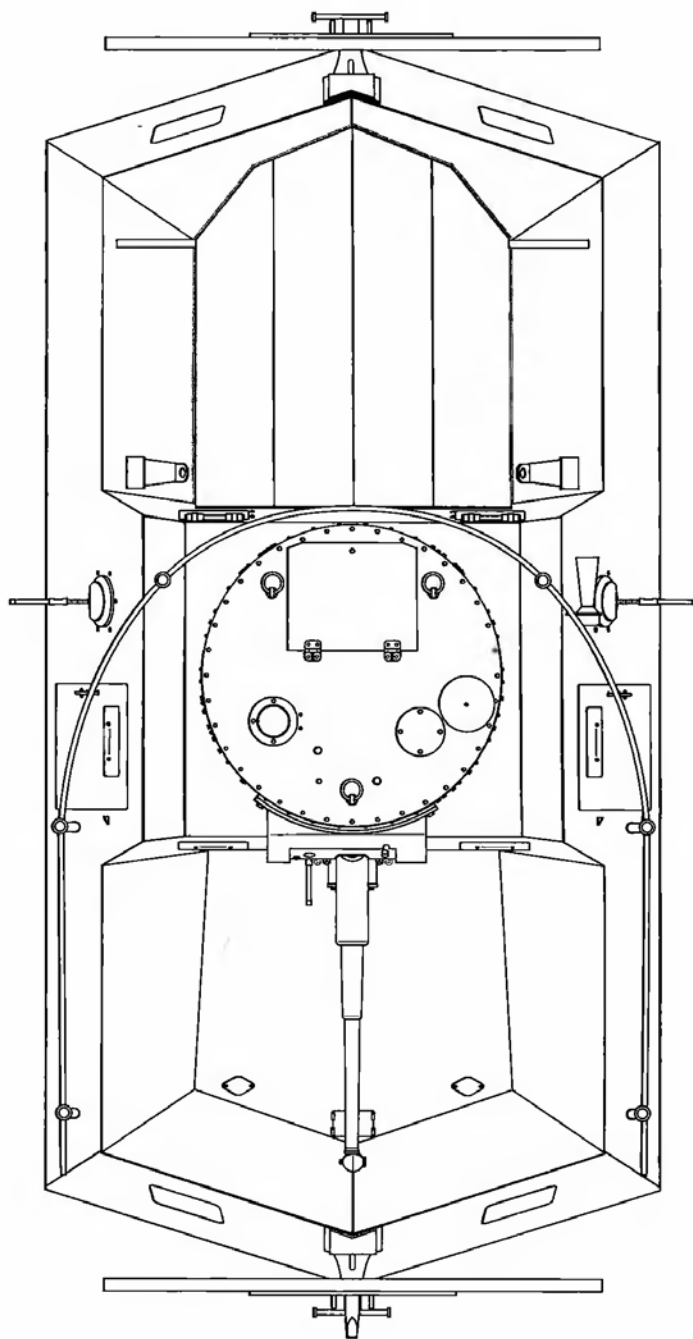
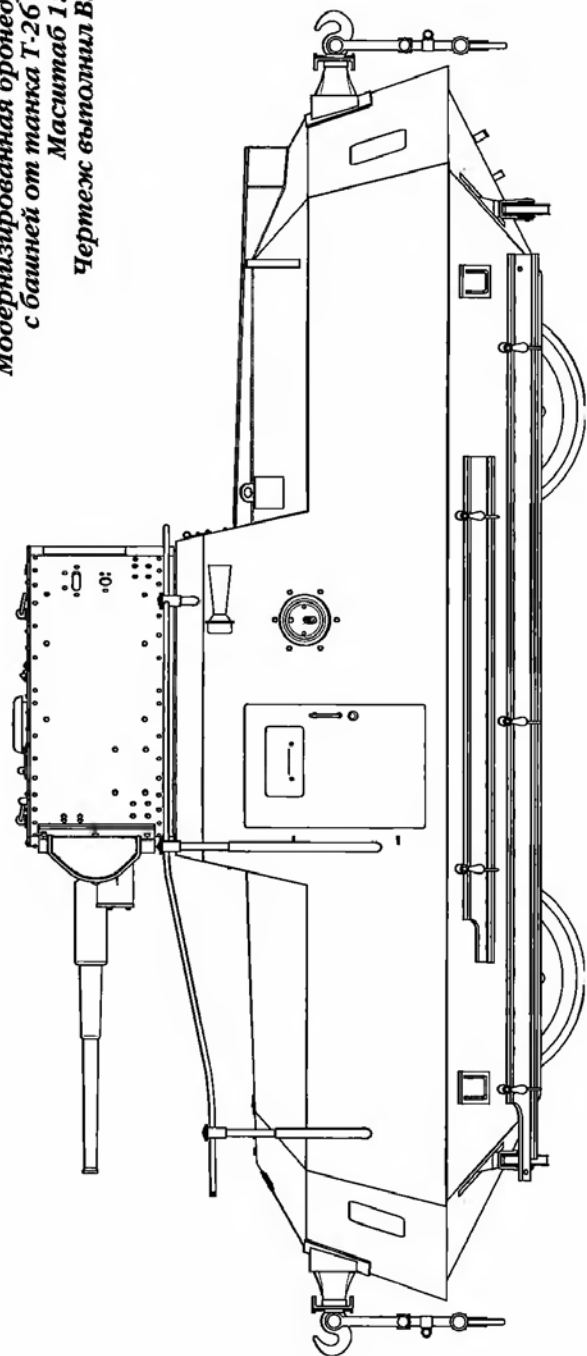


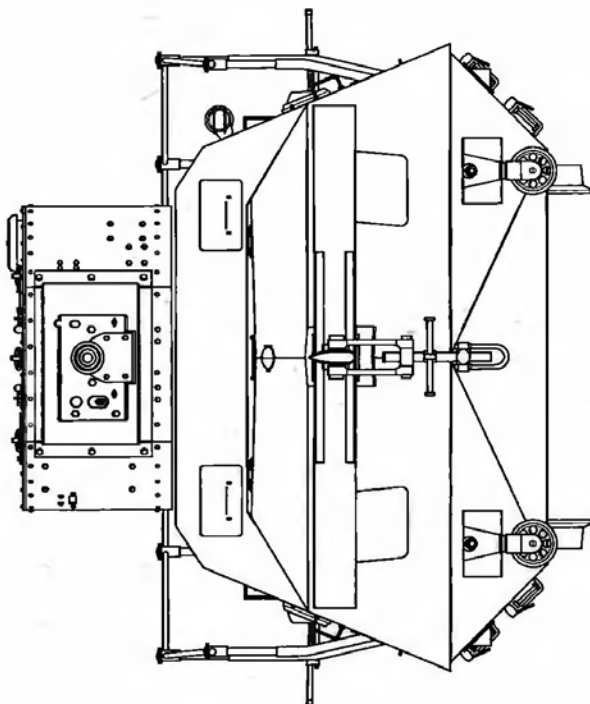
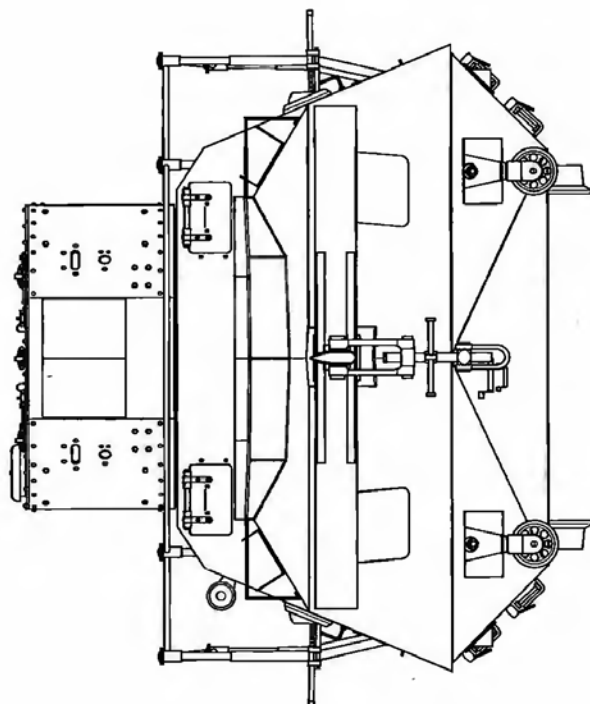
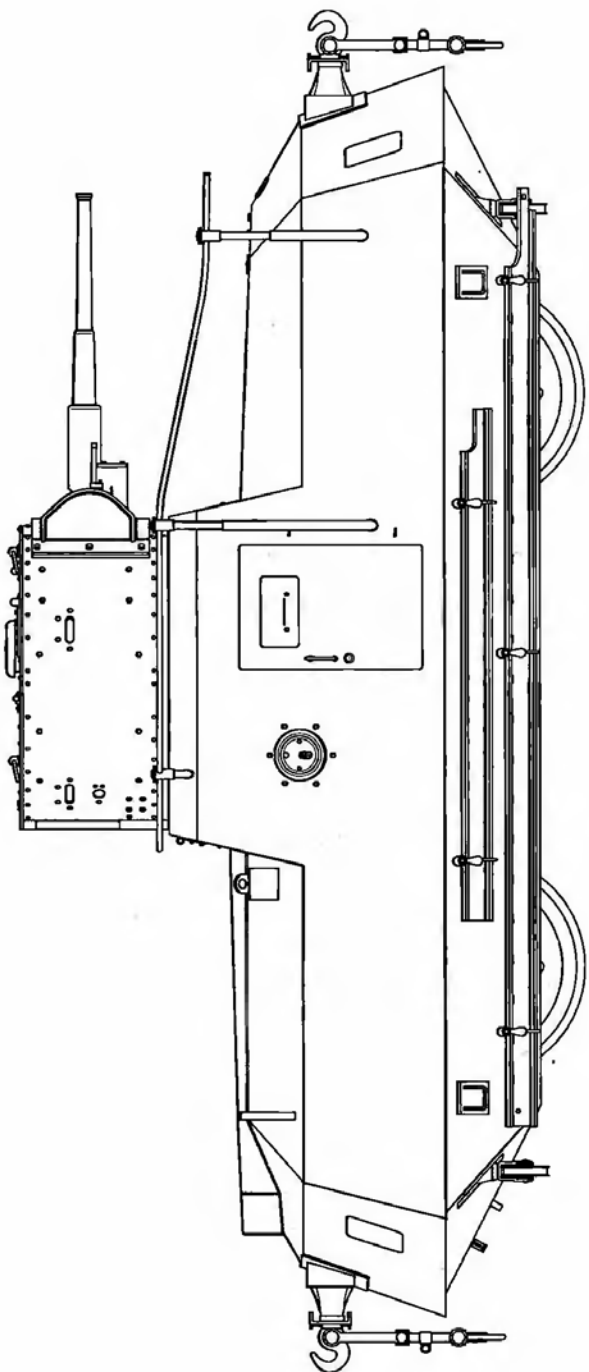
и параллельность обеих балок). При этом балки клали таким образом, чтобы на них попали две пары роликов, закрепленных внизу на передней и задней частях корпуса. После этого дрезину перекачивали на параллельный путь или откатывали в сторону, пропуская железнодорожный состав. Перекачивание могло осуществляться вручную – для этого было достаточно усилий 4 человек – или при помощи 0,5-тонной лебедки, один конец цепи которой закреплялся за наружную опору (телеграфный, сигнальный или какой-то другой столб), а другой за рым, приваренный к полу дрезины. Передвижение таким образом могло вестись при расстоянии между путями не более 4,1 м. В походном положении балки укладыва-

и моторных, база которых оказалась пригодной для бронирования.

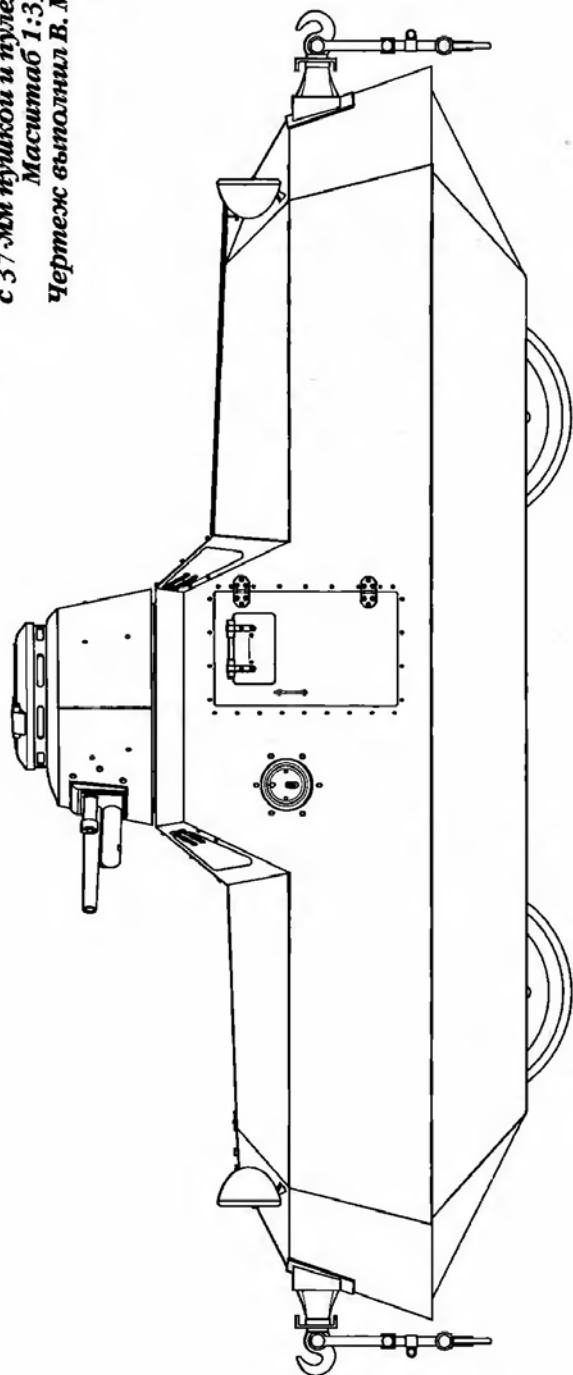
В конце 1929 года на Калужском машиностроительном заводе НКПС (бывшие Главные мастерские Сызрано-Вяземской железной дороги) началось серийное производство моторных дрезин У^а (участковая автодрезина). Они предназначались для инспекторских поездов руководства, для перевозки небольшого числа пассажиров или ремонтных рабочих. У^а имела сваренную из швеллеров раму, в центре которой крепился автомобильный двигатель «Форд АА» мощностью 40 л.с. (позже ГАЗ-АА, а на некоторых устанавливали тракторные двигатели ХТЗ), коробка перемены передач и реверсная муфта. На выходном валу послед-

Модернизированная бронедрезина ДТ-45 (Д-37)
с башней от танка Т-26 с 45-мм пушкой.
Масштаб 1:35.
Чертеж выполнил В. Мальгинов.

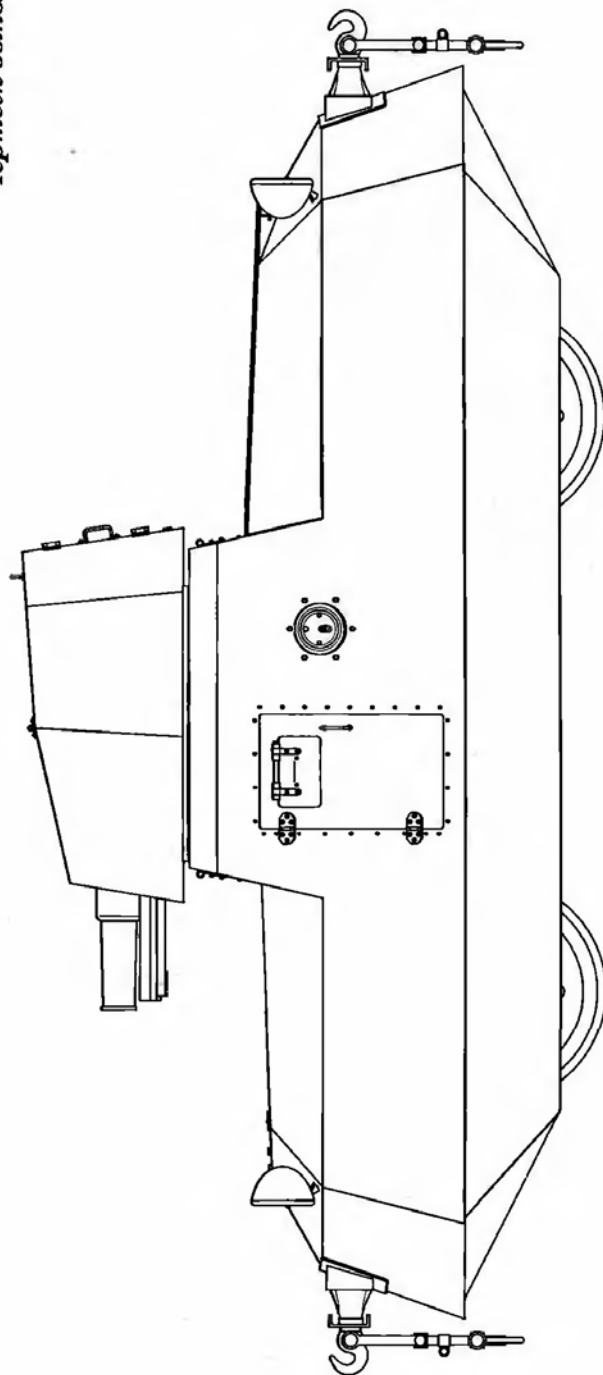




Бронедрезина Д-37 с первоначальным вариантом вооружения – башней от броневоза Д-13 с 37-мм пушкой и пулеметом ДТ.
Масштаб 1:35.
Чертеж выполнил В. Мальгинов.



Бронедрезина Д-37 с установленной на ней башней Д-38 с 76-мм пушкой.
Масштаб 1:35.
Чертеж выполнил В. Мальгинов.



ней имелась двухрядная звездочка, которая при помощи двух цепей Галля передавала вращение на обе оси дрезины. Дрезина имела ручной тормоз и электрическое освещение. У^а оборудовалась закрытым деревянным кузовом, вмещавшим 10 человек (включая водителя). Всего с 1930 по 1939 год Калужский машиностроительный завод НКПС изготовил 957 моторных дрезин У^а, причем небольшое их количество было выполнено для узкой колеи 750 мм.

Параллельно с изготовлением дрезин У^а Калужский завод спроектировал более мощную единицу – мотовоз, в конструкции которого также использовались автомобильные агрегаты. Серийное производство новых единиц, получивших обозначение МГ² (мотовоз с двигателем ГАЗ, двухосный), на которых

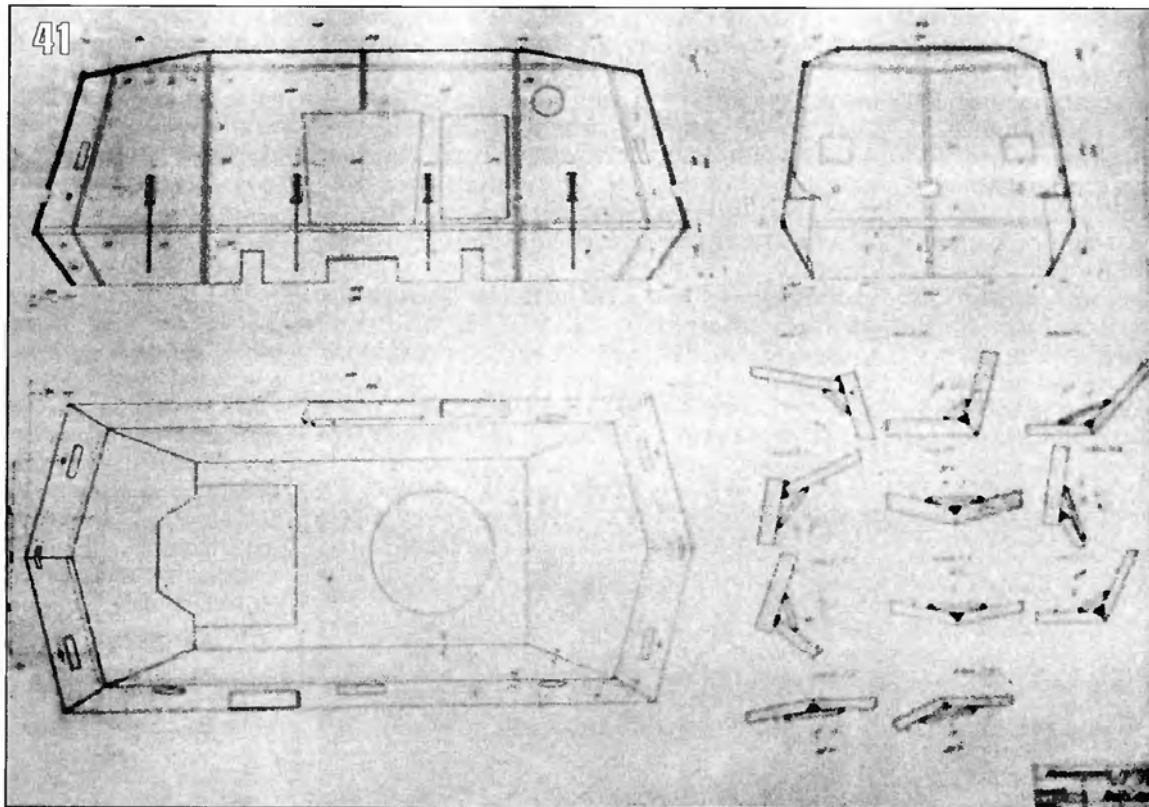
в качестве силовой установки использовались двигатели «Форд-АА» и ГАЗ-АА в 40 л.с., началось в конце 1931 года. В 1932 году, по опыту эксплуатации первых серийных образцов МГ², конструкторы Калужского завода провели модернизацию мотовоза – была усилена рама, уширен корпус, установлен дополнительный двухступенчатый редуктор. Новая машина получила обозначение МУ² (у – усиленный). В следующем году в производство запустили мотовоз, оснащенный 73-сильным двигателем автомобиля ЗИС-5 – М³/₂ (мотовоз с двигателем ЗИС, двухосный), для которого пришлось заново спроектировать кузов и ходовую часть. М³/₂ стал самой массовой довоенной машиной такого типа – с 1933 по 1939 год изготовили 3339 таких мотовозов.

39. Участковая автодрезина У^а, база которой использовалась для постройки бронедрезин в 1930–1940-е годы. На фото узкоколейный вариант У^а из коллекции Переславского музея узкоколейных железных дорог (фото предоставил А. Журин).

40. Мотовоз М³/₂ Калужского машиностроительного завода, база которого также использовалась для изготовления бронедрезин в 1930–1940-е годы. Брянск, отдельный полк бронепоездов, зима 1934 года. Мотовоз имеет собственное имя «Коммунист» (АСКМ).



41



41. Копия рабочего чертежа бронекорпуса тяжелой бронедрезины БДТ (Э-7) завода Можерез. 1934 год (АСКМ).

42. Тяжелая бронедрезина БДТ (Э-7), вид сзади. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видна кормовая установка пулемета ДТ и направляющие люка зенитной установки (АСКМ).

43. Продольный разрез тяжелой бронедрезины БДТ (Э-7), копия рабочего чертежа завода Можерез (АСКМ).

По конструкции этот мотовоз был похож на несколько увеличенную дрезину У^а. Рама М³/2 изготавливалась сварной из швеллера. В центре рамы крепился двигатель ЗИС-5 с автомобильной коробкой перемены передач, дополнительным редуктором и реверсом. Движение к колесным парам передавалось при помощи цепей Галля от двухрядной звездочки, насаженной на выходной вал реверса. Запас горючего составлял 100 л.

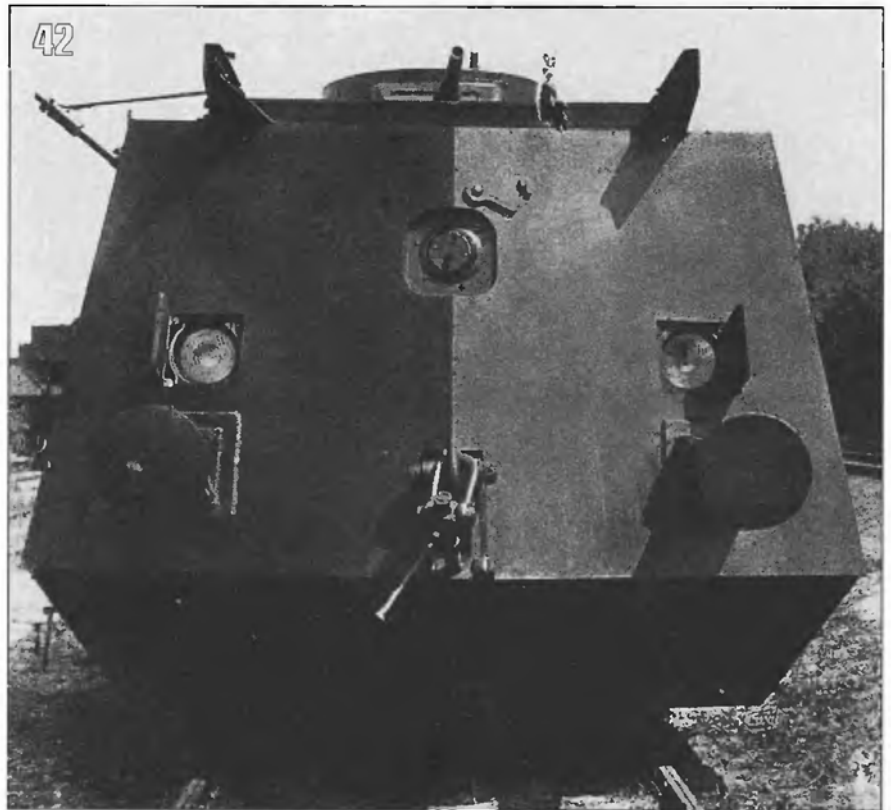
В центре рамы располагалась кабина водителя, а по краям – ящики для размещения 2000 кг балласта. Мотовоз снабжался ручным тормозом с четырьмя колодками на каждую ось, и электрическим освещением.

Наличие освоенных промышленностью моторных дрезин и мотовозов позволило использовать их базы для разработки бронированных дрезин. Пионером в этом стали мастерские военного склада № 60 в Брянске, которые вели работы по модернизации изготовлению бронепоездов.

В конце 1932 года здесь спроектировали и изготовили тяжелую бронедрезину с 76,2-мм пушкой, которая в документах УММ РККА значилась как «бронедрезина Ук». Что обозначал этот индекс – не ясно, можно предположить, что «участковая дрезина калужская», хотя, судя по имеющимся в распоряжении автора тактико-техническим данным, в качестве базы был использован мотовоз Калужского завода М^г/2 с двигателем ГАЗ или «Форд».

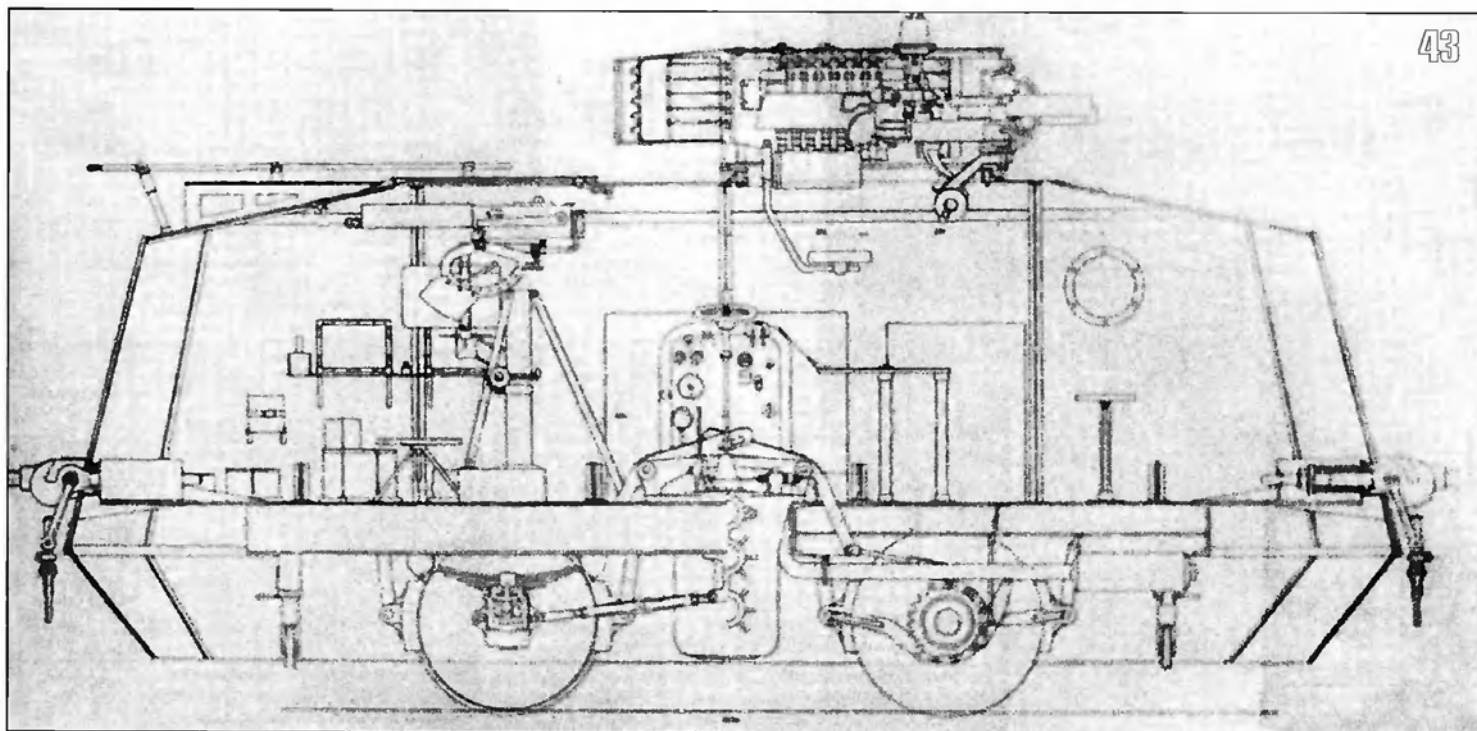
Вооружение Ук состояло из 76,2-мм пушки с бронеавтомобиля «Гарфорд» постройки Первой Мировой войны (несколько таких машин хранились на складе № 60) и 5 пулеметов Максима – двух бортовых (один на шаровой установке Ижевского завода, второй на установке завода «Красный Профинтерн» образца 1932 года), одного в башне и двух спаренных на установке для зенитной стрельбы.

42



Судя по описанию, можно предположить, что орудийная башня использовалась от того же «Гарфорда», толщина брони дрезины составляла 10 – 8 – 7 мм. К сожалению, автору не удалось найти фото или чертежей Ук, но, судя по массе (11750 кг без боекомплекта и экипажа) и размерам (длина корпуса 5670 мм, высота 2770 мм), эта дрезина была довольно громоздким сооружением.

Испытания бронедрезины в объеме 64 км пробега (по маршруту Брянск – станция Б. Бе-



реча), 59 выстрелов из пушки и 150 из пулеметов, прошли с 28 января по 5 февраля 1933 года.

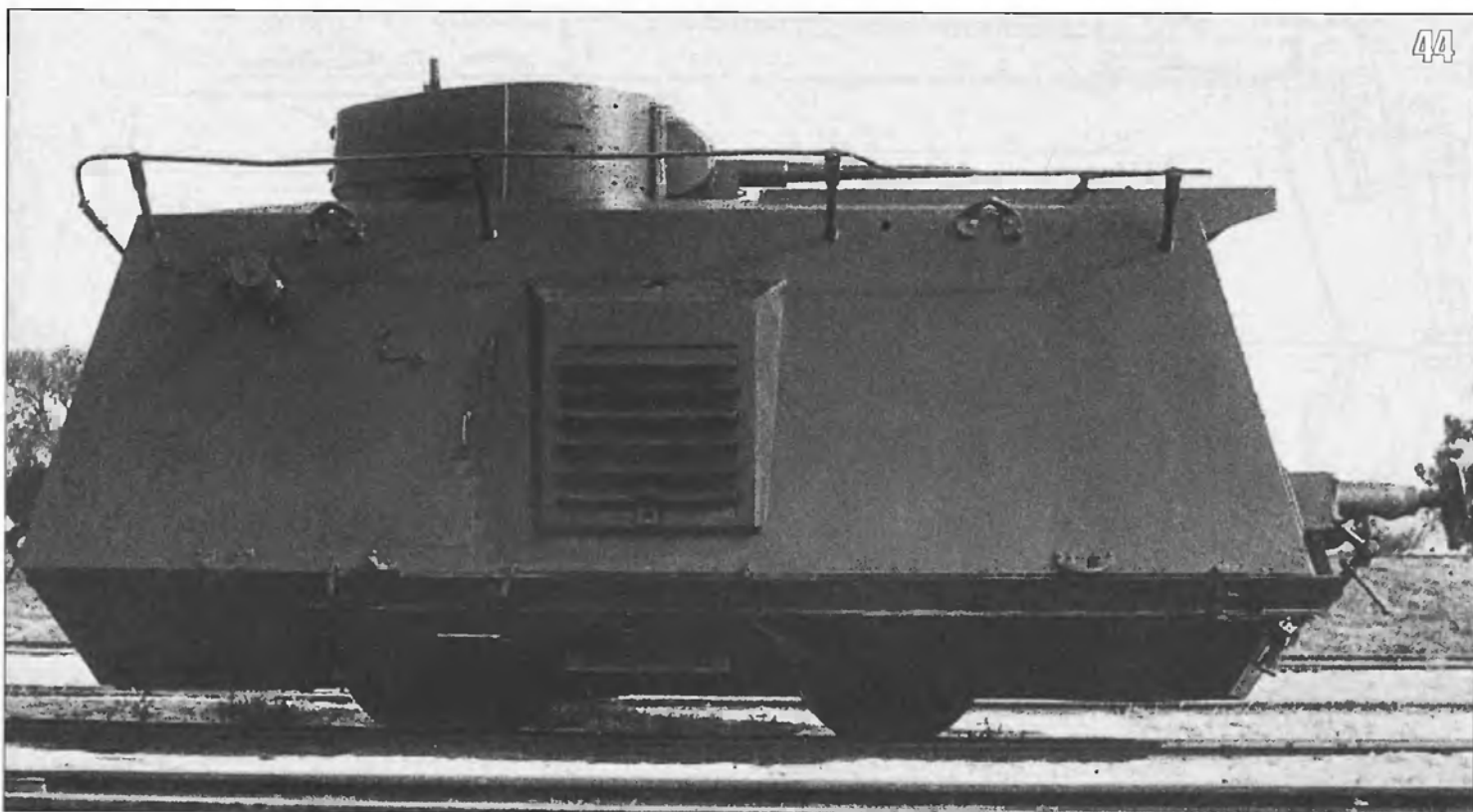
В ходе испытаний Ук выявилось неудовлетворительное охлаждение двигателя (часто рвался ремень вентилятора, вода в радиаторе закипала через 2–3 км движения), недостаточные углы обстрела зенитной установки, тугое вращение подъемного механизма орудия и конструктивная недоработка механизма для перехода на параллельный железнодорожный путь. Несмотря на это, бронедрезина Ук понравилась представителям УММ РККА. В выводах по результатам испытаний они отметили:

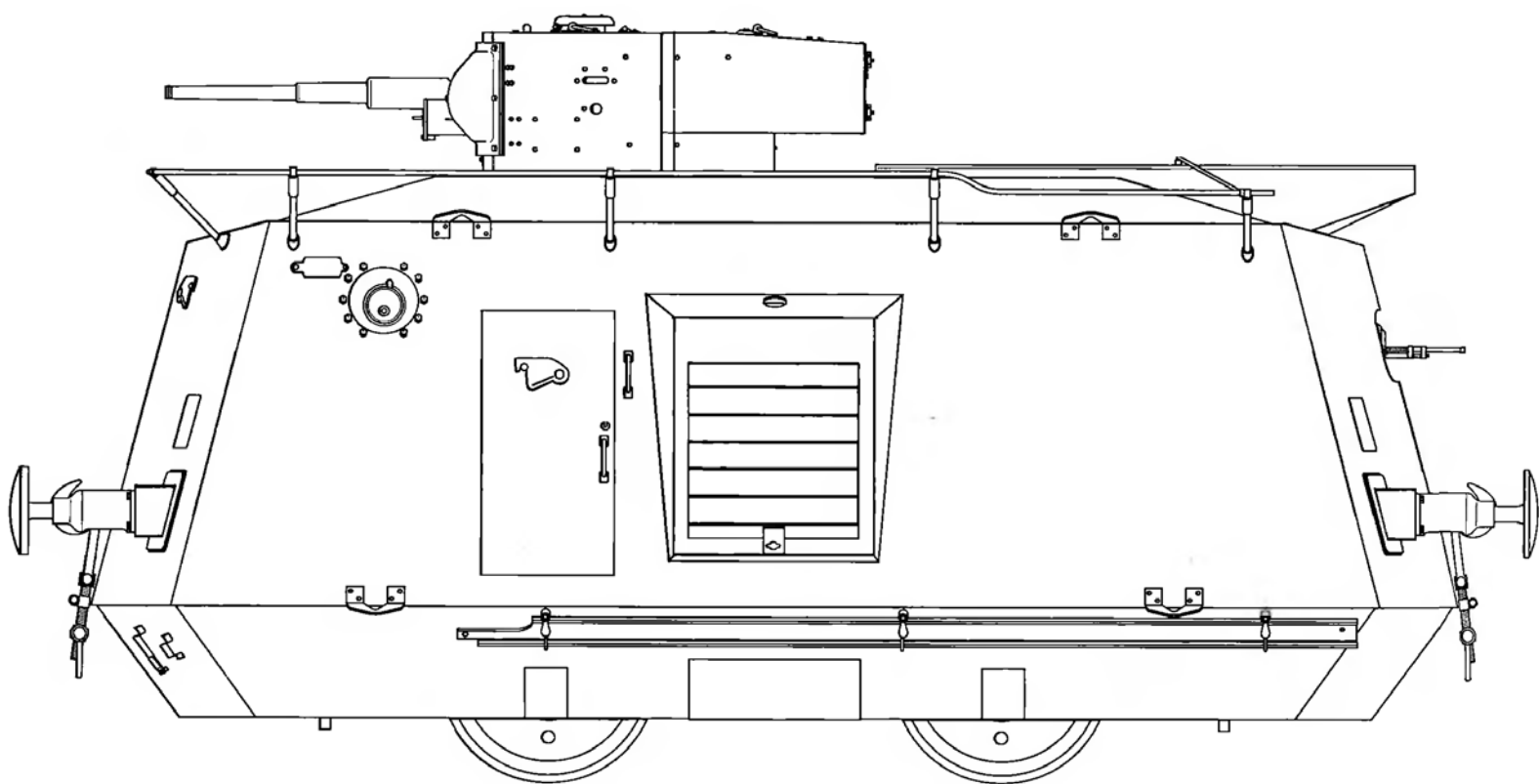
«1. Бронедрезина Ук как средство разведки бронепоездов и мотоброневагонов в основном сконструирована удовлетворительно. Особо ценным является возможное размещение в Ук сверх команды еще 5–6 человек. Ориентировочно боевой расчет бронедрезины должен быть 10 человек: командир, водитель, командир орудия, замковый, заряжающий, пять пулеметчиков.

2. Необходимо на бронедрезине уравновесить центр тяжести.

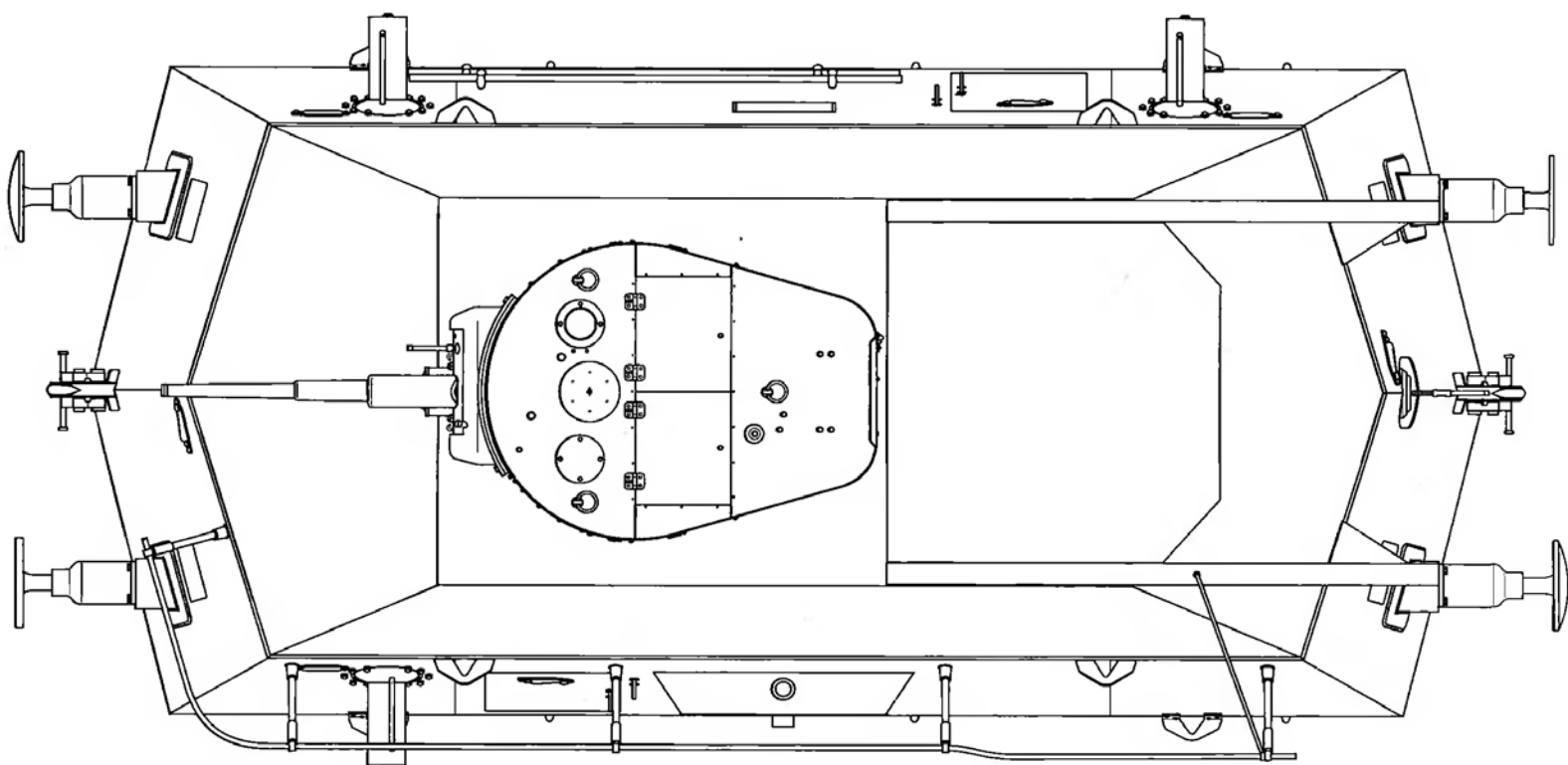
3. По пулеметным установкам принять шаровые, зенитную установку сделать более подвижной.

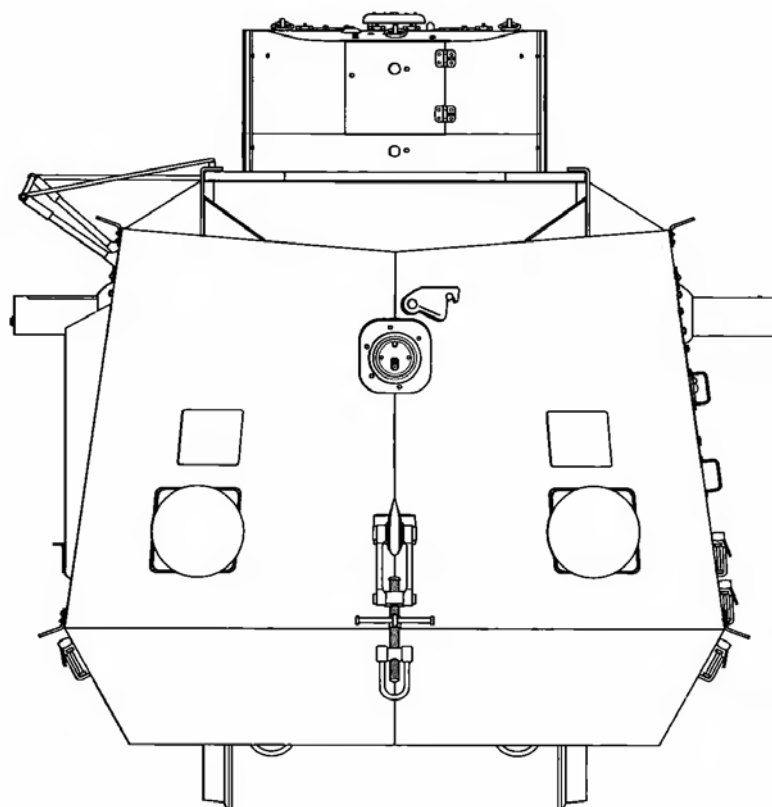
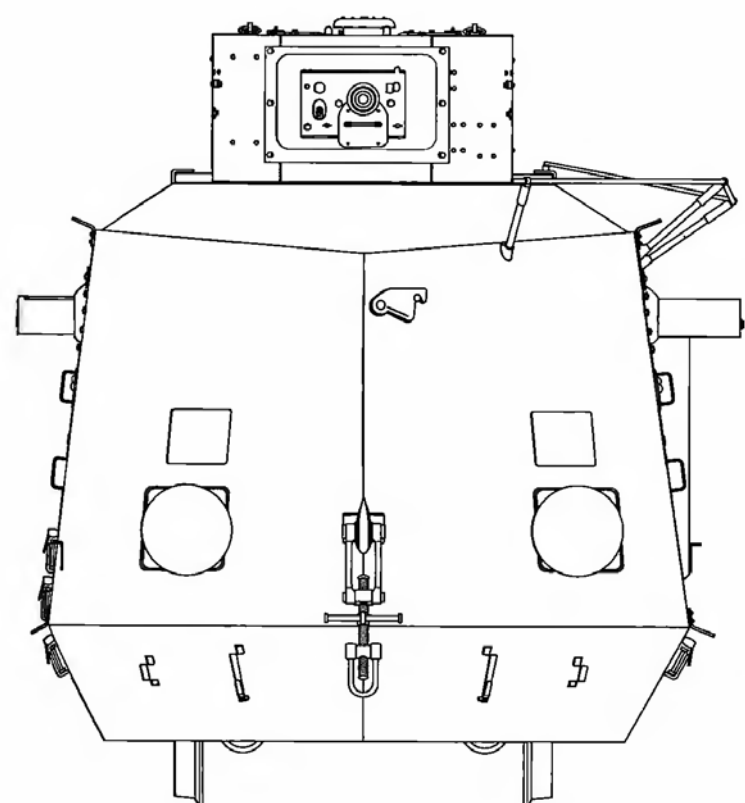
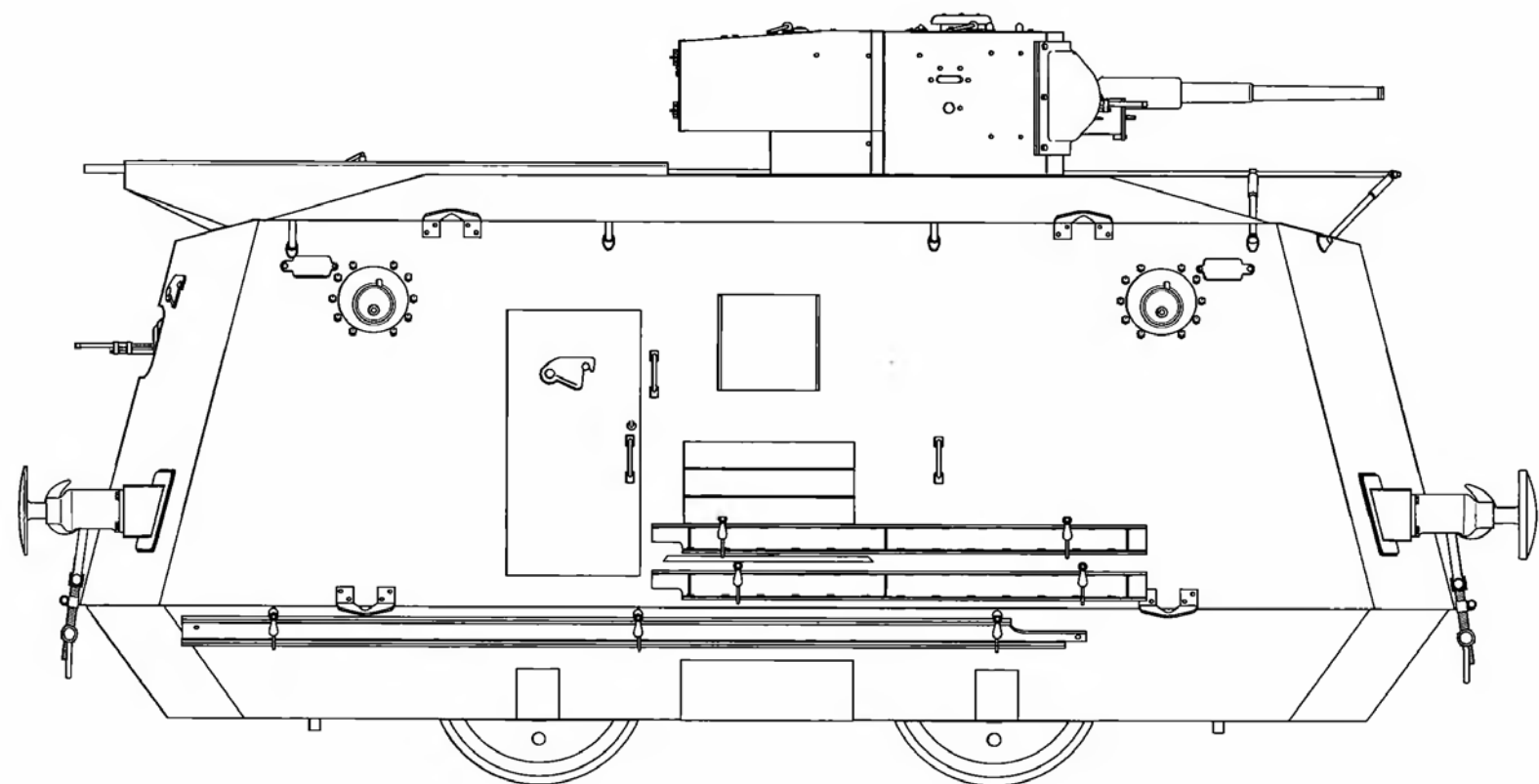
44. Тяжелая бронедрезина БДТ (Э-7) со сварным корпусом завода Можерез, вид слева. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видна жалюзи защиты радиатора, поручневая антенна и бортовая установка пулемета Максима (АСКМ).



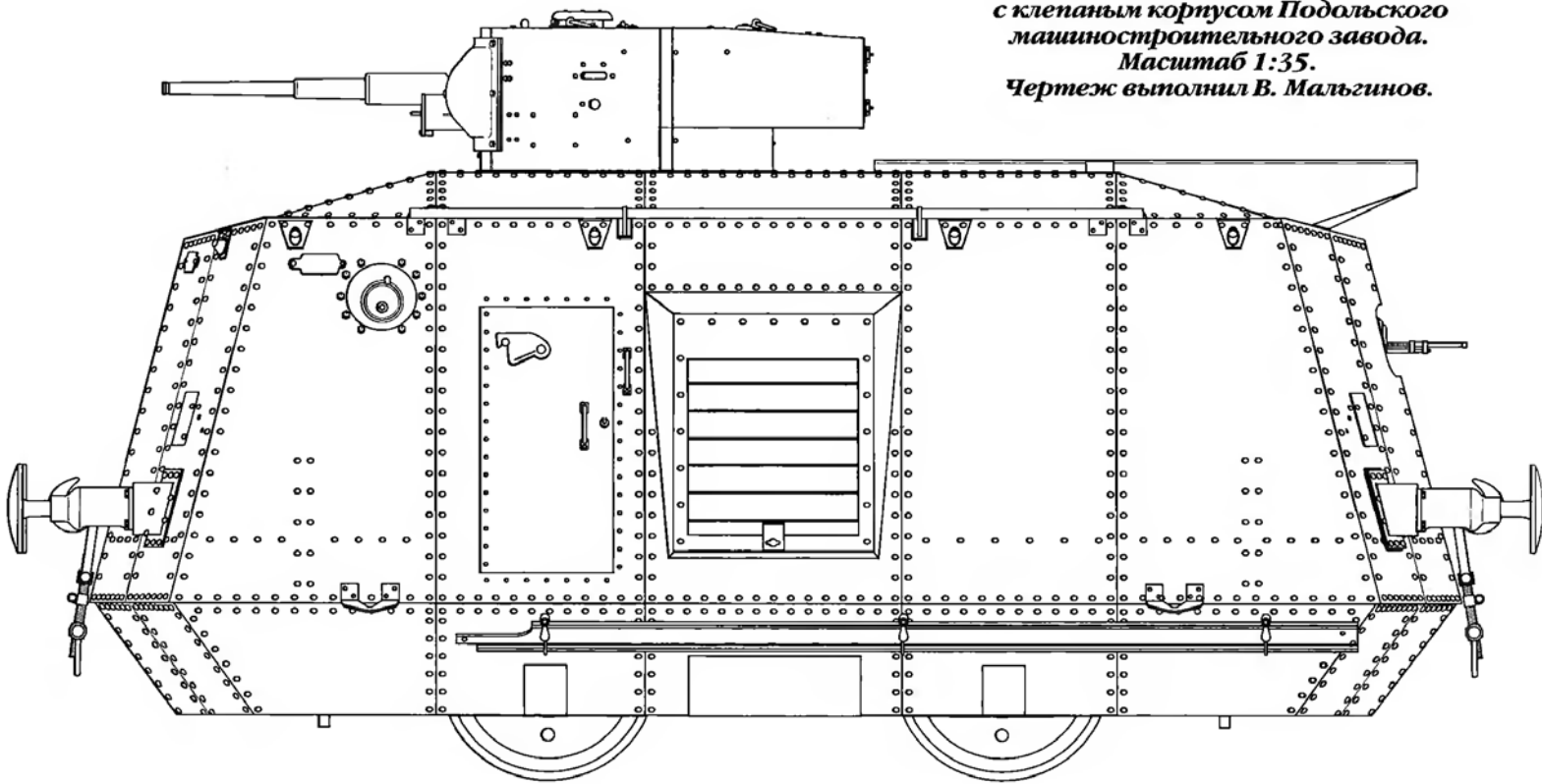


*Тяжелая бронедрезина БДТ (Э-7) со сварным корпусом завода Можерез.
Масштаб 1:35. Чертеж выполнил В. Мальгинов.*





*Тяжелая бронедрезина БДТ
с клепанным корпусом Подольского
машиностроительного завода.
Масштаб 1:35.
Чертеж выполнил В. Мальгинов.*



4. В дальнейших образцах необходимо: увеличение длины на 50 см без увеличения веса для размещения отделения управления, замена зенитных Максимов 20-мм пулеметом.

Одновременно необходимо разработать вопрос по конструированию съемного сварного корпуса и съемных приспособлений для прикрытия ходовых частей. При этом необходимо сохранить пулеметное вооружение существующего образца, и заменить 76-мм пушку на

45-мм танковую. По окончании работ по пере-конструированию изготовить новый образец».

Бронедрезина Ук использовалась как учебная машина до конца 1938 года, после чего ее сняли с вооружения.

Опыт постройки и испытаний Ук был использован для разработки новых образцов более совершенных бронедрезин. Работы по их проектированию поручили конструкторскому бюро Экспериментального завода НКПС летом

45. Тяжелая бронедрезина БДТ с клепанным корпусом Подольского машиностроительного завода из состава 60-го отдельного дивизиона бронепоездов. Волховский фронт, лето 1942 года. Вместо демонтированной поручневой антенны установлена штыревая, на борту смонтирован поручень. Обратите внимание на оригинальный камуфляж в виде рельсов и деревьев, нанесенный на борта и крышу корпуса и башни (РГАКФД).



46. Бронедрезина-транспортёр ДТР (Э-6) со сварным корпусом завода Можерез, вид справа. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Двери в бортах открыты, между ними закреплено балочное приспособление для перехода на параллельный путь (АСКМ).

1934 года. Согласно выданным УММ РККА тактико-техническим требованиям предполагалось изготовить три различных типов бронедрезин – тяжелую, транспортёр и штабную:

«Тяжелая бронедрезина основным своим назначением имеет выполнение боевых задач в условиях ближнего боя, решение тактических задач по охране мостов и железнодорожных сооружений, борьбу с отрядами, танками, дрезинами противника и сопровождение на марше эшелонов и колонн...

Бронедрезина-транспортёр основным своим назначением имеет обеспечение беспрепятственного передвижения взвода управления бронепоездной части под огнем противника при его переброске по железнодорожному полотну с целью организации командного и наблюдательного пунктов, а также транспортировку раненых и специальных грузов...

Штабная бронедрезина является командно-наблюдательным постом командира бронепоездной части для управления частью как в условиях походного движения, так и в бою...»

Однако работы по проектированию и изготовлению новых образцов бронедрезин затянулись, и только в конце 1934 года спеццех завода Можерез изготовил три опытных образца. Как и другие военные разработки данного предприятия, они получили обозначения «Э» (экспериментальный образец) – Э-7 (тяжелая), Э-6 (транспортёр) и Э-4 (штабная). Главным конструктором Э-7 был инженер Ф. Трусов, Э-4 и Э-6 В. Филимонов, общее руководство работами осуществлял начальник КБ завода Можерез Н. Гуленко.

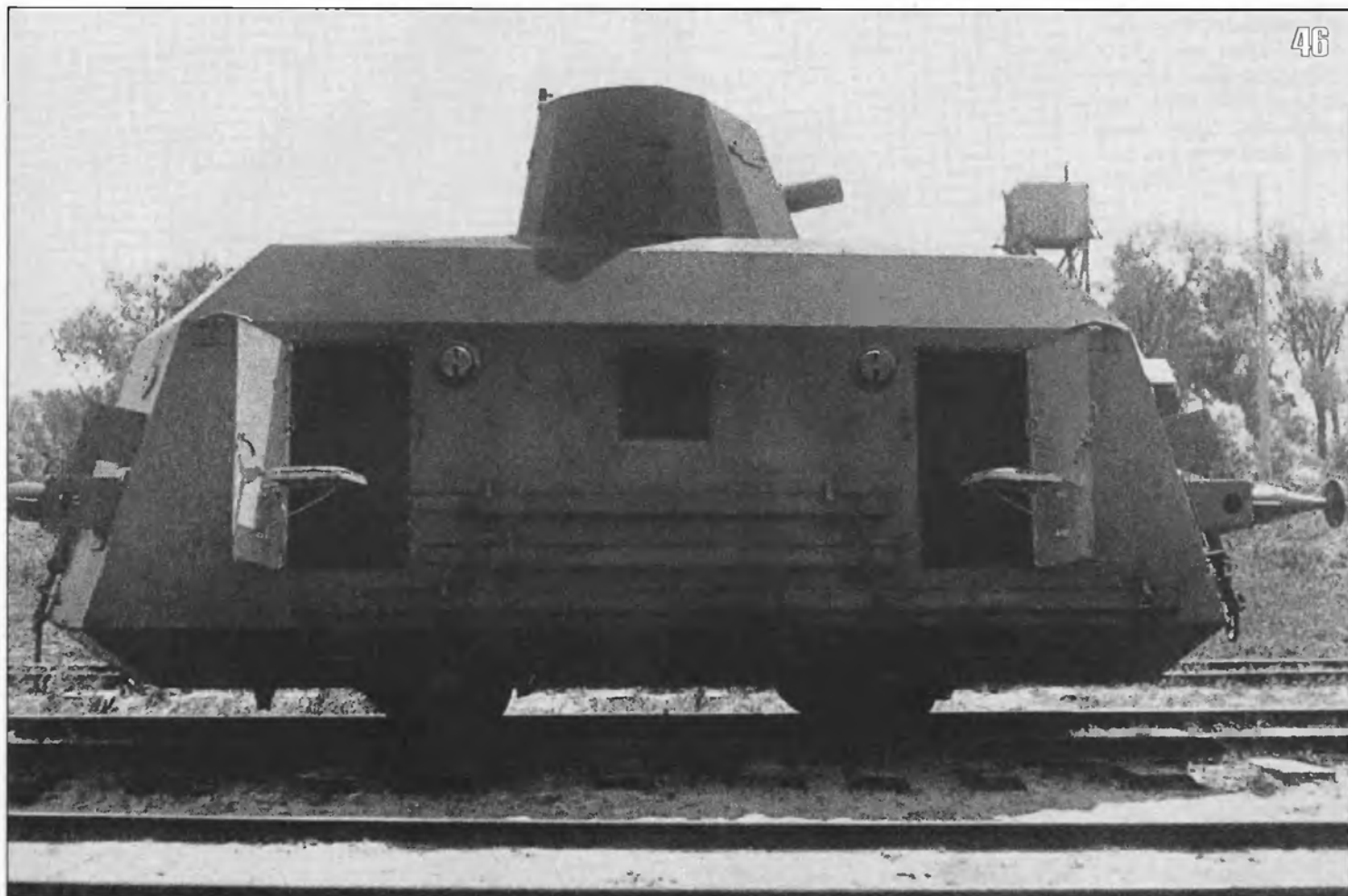
При передачи в войска дрезина получили новые индексы: Э-7 – БДТ (бронедрезина тяжелая, иногда встречается БДТ-35 – по году принятия на вооружение), Э-6 – ДТР (дрезина-транспортёр) и Э-4 – ДШ (дрезина штабная).

Тяжелая бронедрезина БДТ была изготовлена на шасси мотовоза МЗ/2 Калужского машиностроительного завода (с двигателем ЗИС-5), при этом в конструкцию шасси никаких изменений не вносили. Корпус, сваренный из броневых листов толщиной 16 мм (борта), 10 мм (крыша и листы, близкие к горизонтальным) и 8 мм (горизонтальные поверхности крыши и низ), был съёмным и крепился к раме МЗ/2 на болтах.

Вооружение состояло из 45-мм пушки со спаренным пулеметом ДТ в башне от танка Т-26, установленной в средней части корпуса, трех бортовых Максимов в шаровых установках, пулемета ДТ в задней стенке корпуса и зенитной спаренной установки пулеметов Максима типа НИАП в задней части корпуса, которая выдвигалась и могла вести огонь через специальный люк в крыше. Возимый боекомплект составлял 154 снаряда, 21000 патронов к пулеметам Максима и 1536 к ДТ.

Для посадки экипажа из 9 человек служили две двери в бортах корпуса, для наблюдения за железнодорожным полотном в правом борту корпуса имелся откидывающийся вверх люк, а при движении под огнем перед водителем устанавливался перископ типа «Разведчик».

Бронедрезина оснащалась радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной и механизмом для подъема и перехода на параллельный



путь. Он состоял из двух частей – гидравлического подъемника с поворотным кругом на шариковой опоре и балочного приспособления. Сначала дрезина вывешивалась при помощи подъемника, затем поворачивалась на 90 градусов, лебедкой перекачивалась по уложенным балкам на параллельный путь, разворачивалась и опускалась на рельсы.

Для бронедрезины-транспортёра ДТР без всяких изменений использовалось шасси моторной дрезины У² Калужского машиностроительного завода. К раме шасси болтами крепился корпус, сваренный из 8 мм (борта) и 4 мм (крыша и пол) бронелистов.

В центре крыши устанавливалась 16-гранная сварная башня с пулеметом Максима в шаровой установке. Кроме того, в каждом борту корпуса имелись по две установки пулеметов ДТ, и еще по одному ДТ размещалось в переднем и заднем листах. Боекомплект состоял из 4032 патронов к ДТ и 3000 к пулемету Максима. Для посадки экипажа и десанта имелось четыре двери (по две с каждой стороны), для наблюдения за железнодорожным полотном при движении в правом борту располагался небольшой люк, в левом имелись жалюзи для доступа воздуха к радиатору. Бронедрезина оснащалась радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной и механизмом для перехода на параллельный путь.

Штабная бронедрезина ДШ, как и ДТР, изготавливалась на шасси дрезины У². Она имела сварной бронекорпус из 8 – 4 мм листов,

внутри разделенный на два отделения – штабное, где размещается штаб бронепоездной части, и боевое, в котором находятся водитель, пулеметчик и радист.

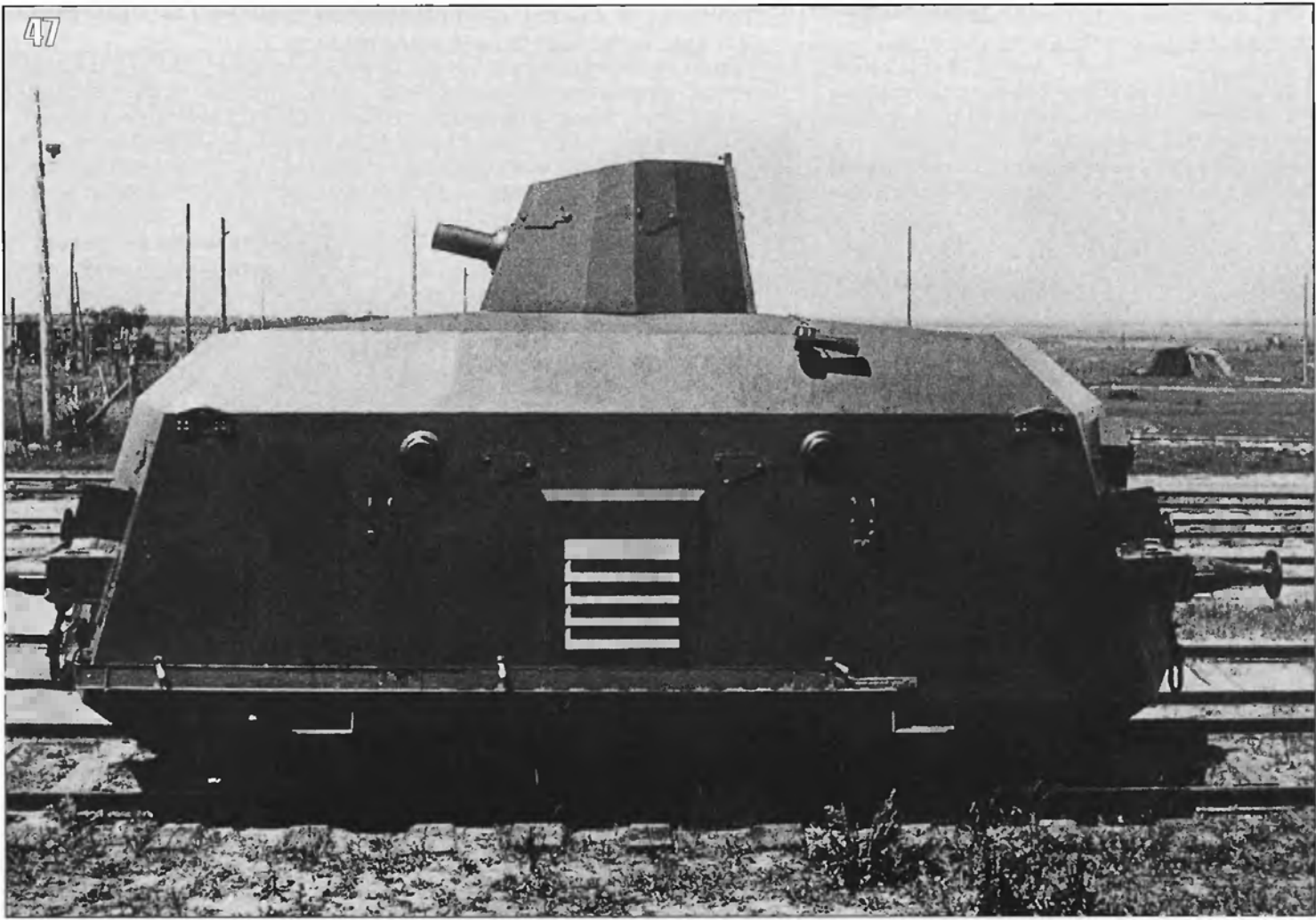
Вооружение ДШ состояло из пулемета Максима во вращающейся башне (конструктивно идентичной башне ДТР) и пулемета ДТ в лобовом листе корпуса. Для посадки экипажа и штаба в бортах корпуса было три двери – две со стороны радиатора (в боевое и штабное отделение) и одна с противоположной стороны для водителя. В последней имелся лючок для наблюдения за железнодорожным полотном при движении, а перед водителем располагался перископ «Разведчик» для движения под огнем. Для лучшего наблюдения за местностью в бортах штабного отделения были прорезаны три окна со стеклами, которые закрывались броневыми заслонками.

Для работы командиров в штабном отделении установлены рабочий стол, стулья, столик для машинистки, диван с подъемной койкой и шкаф для бумаг.

Бронедрезина Э-4 была оснащена радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной и механизмом для перехода на параллельный путь.

В конце 1935 года все три опытных образца бронедрезин передали в отдельный полк бронепоездов для проведения войсковых испытаний. Тяжелая бронедрезина (БДТ) испытывалась с 30 ноября 1935 года по 26 марта 1936 года по маршруту Брянск – Смоленск – Орел,

47. Бронедрезина-транспортёр ДТР (Э-6) со сварным корпусом завода Можерез, вид слева. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видны броневые жалюзи защиты радиатора, башня изготовлена из плоских бронелистов (АСКМ).



при этом общий пробег составил 1060 км, штабная бронедрезина (ДШ) – с 27 ноября 1935 года по 6 января 1936 года по тому же маршруту (пробег 1576 км), дрезина-транспортёр (ДТР) – с 7 по 24 января 1936 года. Эти пробеги позволили внести небольшие изменения в конструкцию дрезин для более надёжной их работы. Одновременно с этим велся выбор предприятия для организации серийного изготовления бронедрезин. Выбор был сделан в пользу Подольского крекинго-электровозостроительного завода – это предприятие к этому времени уже имело опыт производства бронекорпусов для танкеток Т-27 и танков Т-37.

План на 1936 год составил 10 БДТ и 10 ДТР, но его выполнить не удалось по целому ряду причин. Так, 13 июня 1936 года представитель военной приемки на Подольском заводе направил в АБТУ РККА письмо «О результате переговоров на заводе КЭС по вопросу форсированного изготовления тяжелых бронедрезин (БДТ) по заданию Генерального Штаба Красной Армии», в котором говорилось:

«По договору КЭС должен сдать:

| | БДТ | ДТР |
|----------|-----|-----|
| июль | 0 | 0 |
| август | 1 | 1 |
| сентябрь | 1 | 1 |
| итого | 2 | 2 |

В настоящее время завод развернет производство ДТР, так как закончил проработку чертежей и имеется броня нужной толщины. По БДТ чертежи будут готовы к 20 июня 1936 года. В цехах завода КЭС идет заготовка деталей БДТ.

В результате переговоров об ускорении сдачи бронедрезин технический директор завода т. Акопов дал следующие сроки:

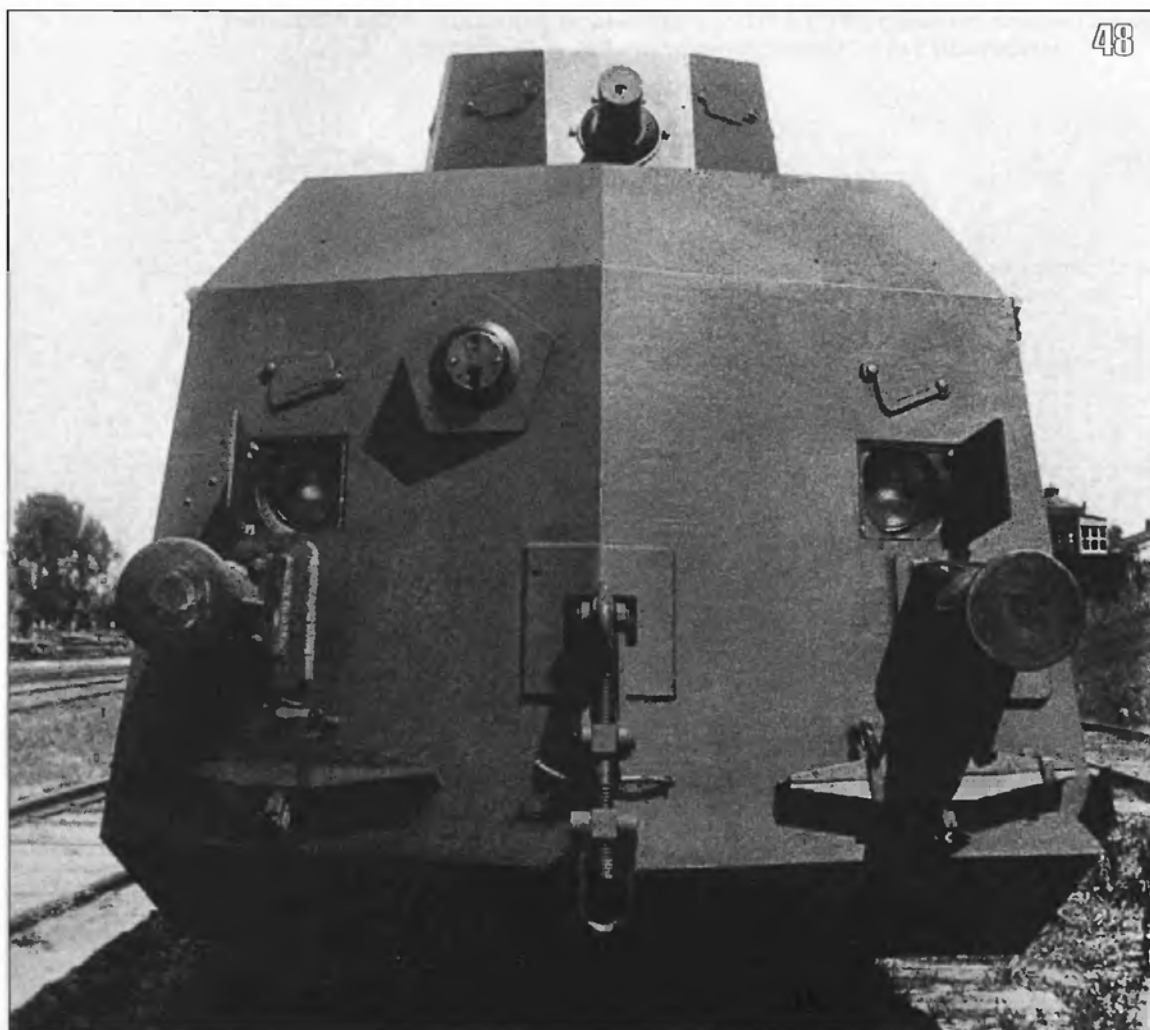
| | БДТ | ДТР |
|----------|-----|-----|
| Июль | 0 | 1 |
| Август | 2 | 6 |
| Сентябрь | 7 | 3 |
| Итого | 9 | 10 |

Таким образом, к октябрю с.г. план по дрезинам должен быть выполнен».

Но этот прогноз оказался чересчур оптимистичным. Так, 28 сентября 1936 года директор завода Шенкман сообщал в АБТУ РККА: «На сегодняшний день следующие затруднения – башни ДТР не выдержали испытаний обстрелом, не получены башни Т-26 с завода № 174».

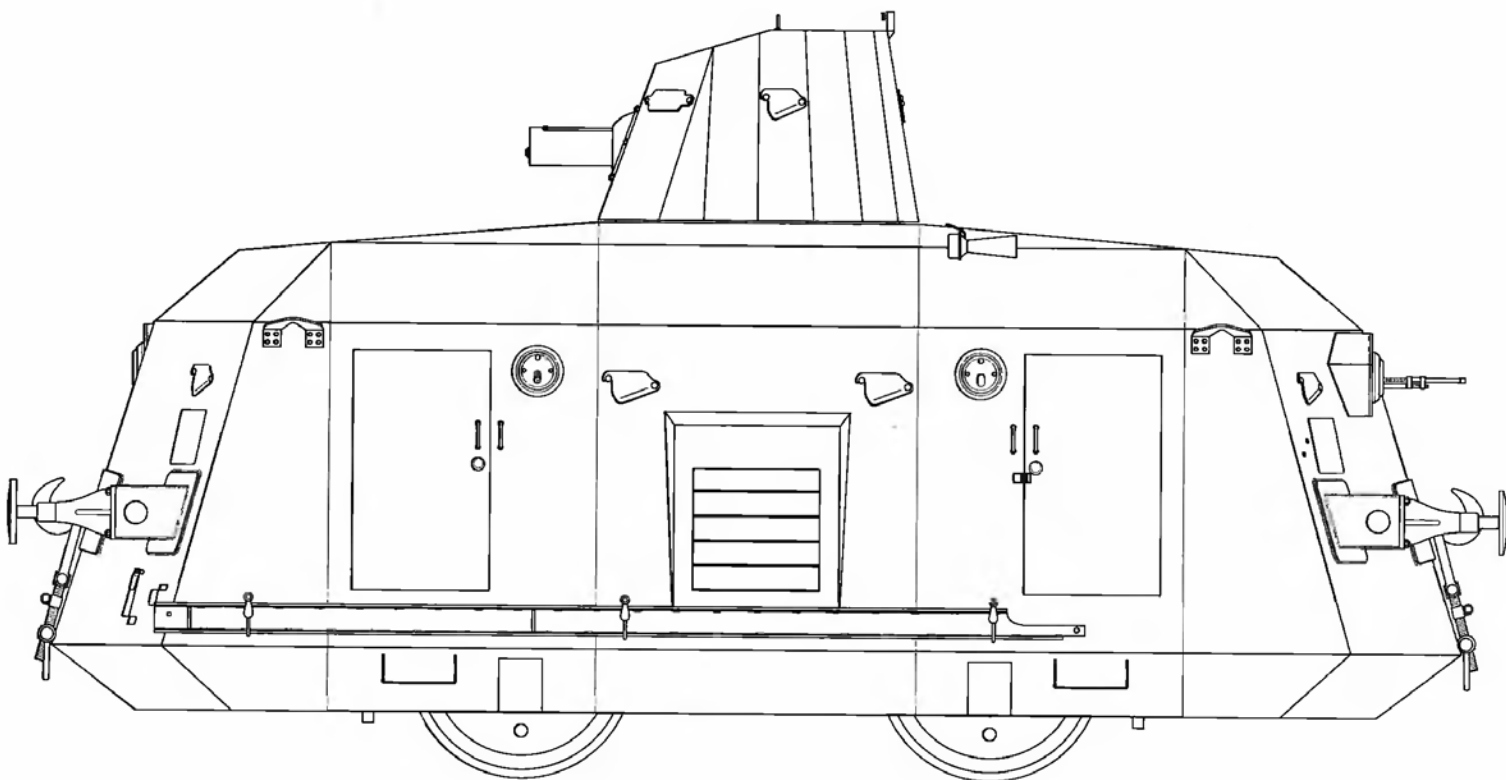
В результате, до конца 1936 года было сдано армии 2 БДТ и предъявлено 3 ДТР, причем последние окончательно были сданы только в следующем году.

Планом на 1937 год Подольский крекинго-электровозостроительный завод должен был изготовить 20 бронедрезин БДТ, 10 штабных

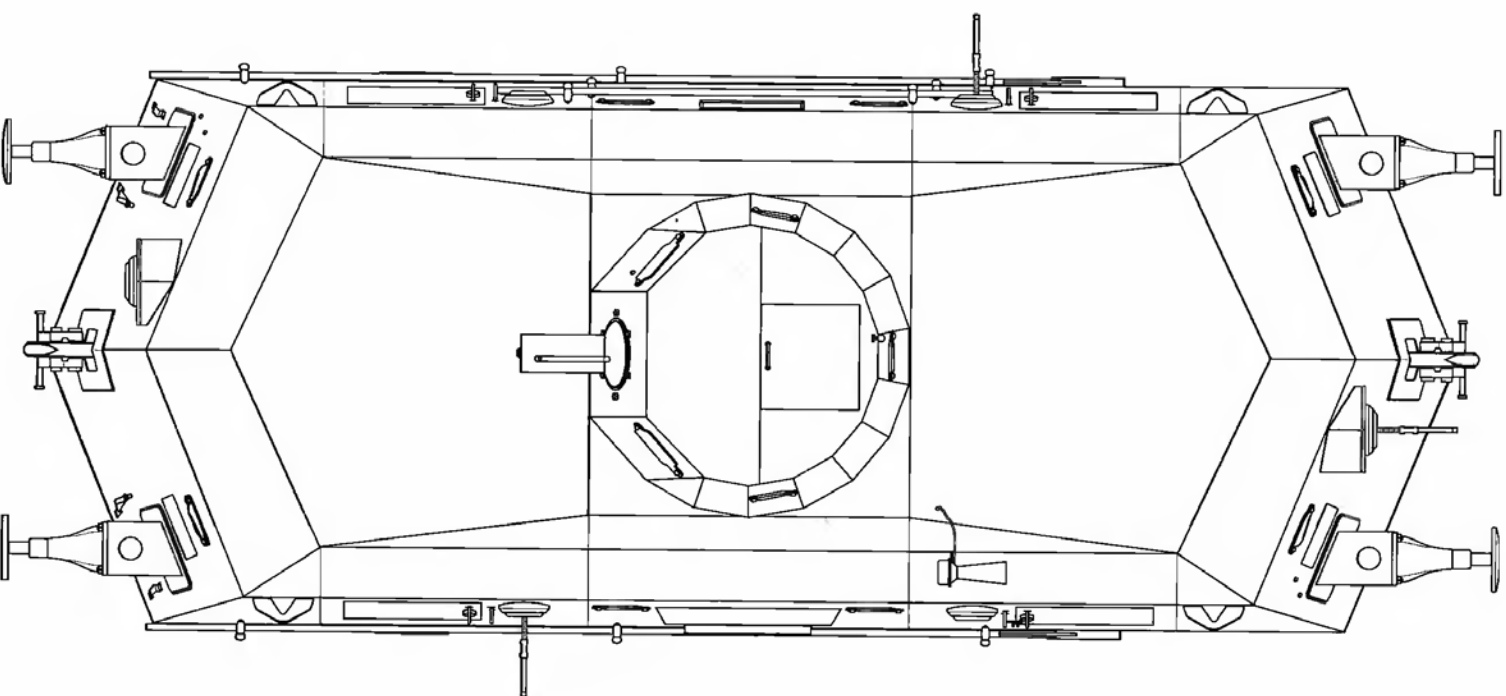


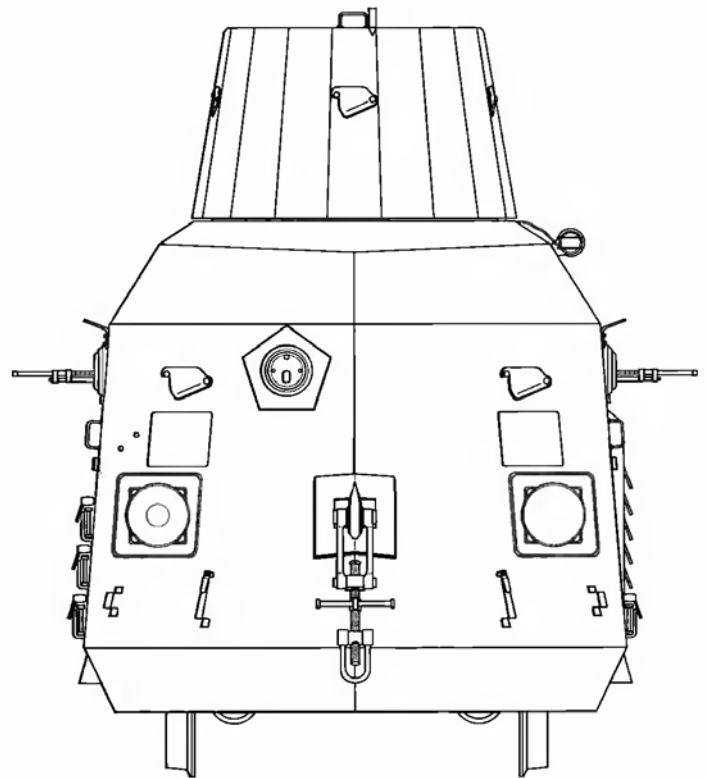
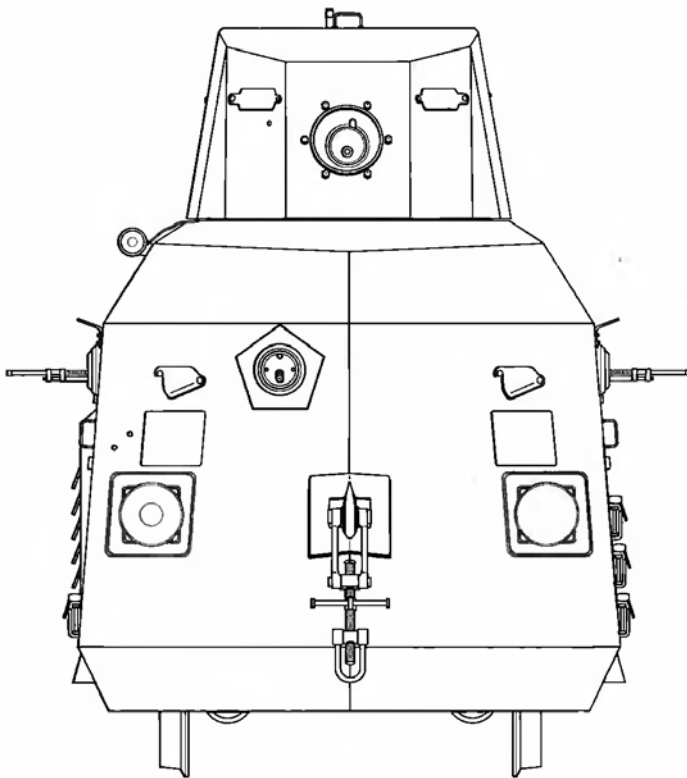
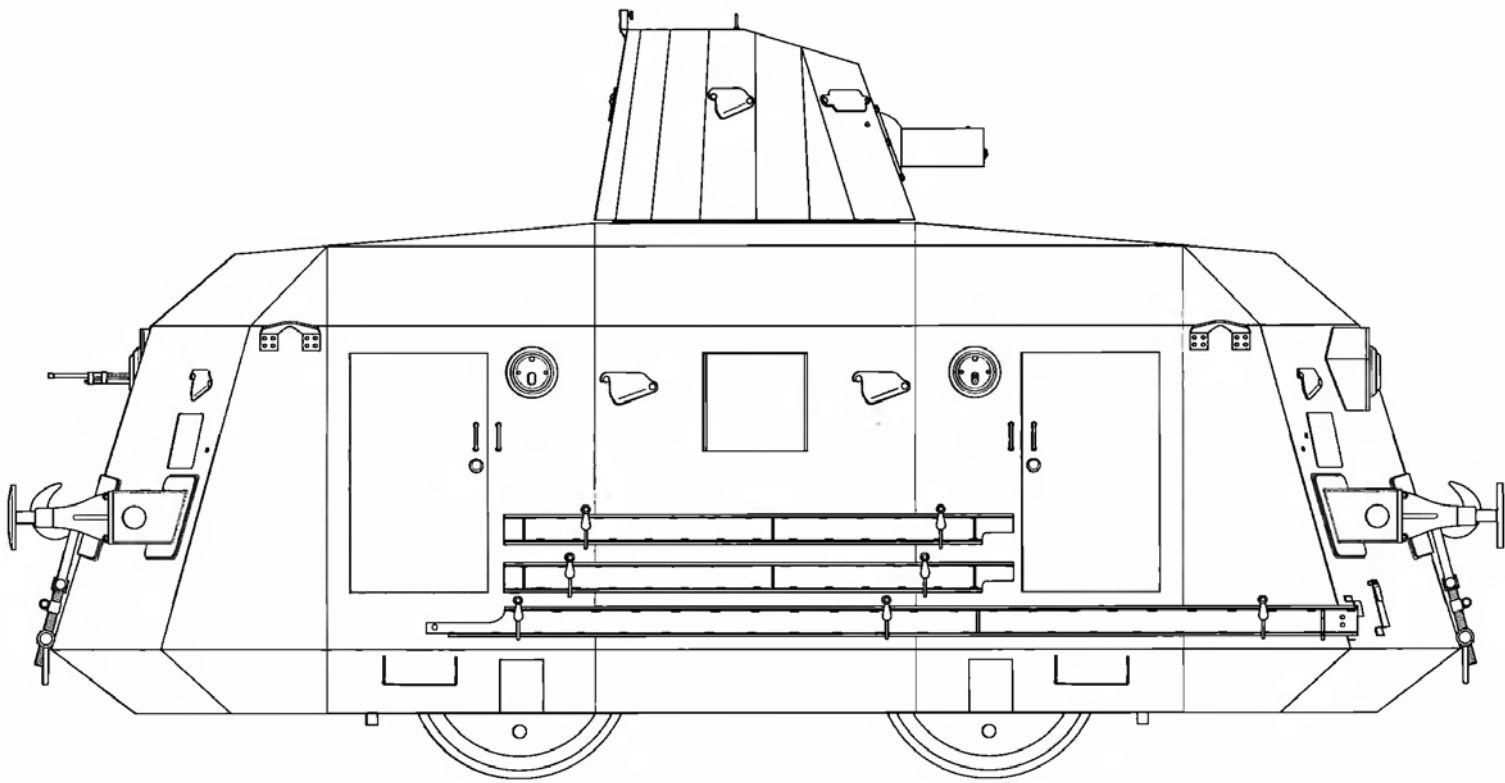
48

48. Бронедрезина-транспортёр ДТР (Э-6) со сварным корпусом завода Можерез, вид спереди. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видна бронировка шаровой установки пулемета ДТ (АСКМ).

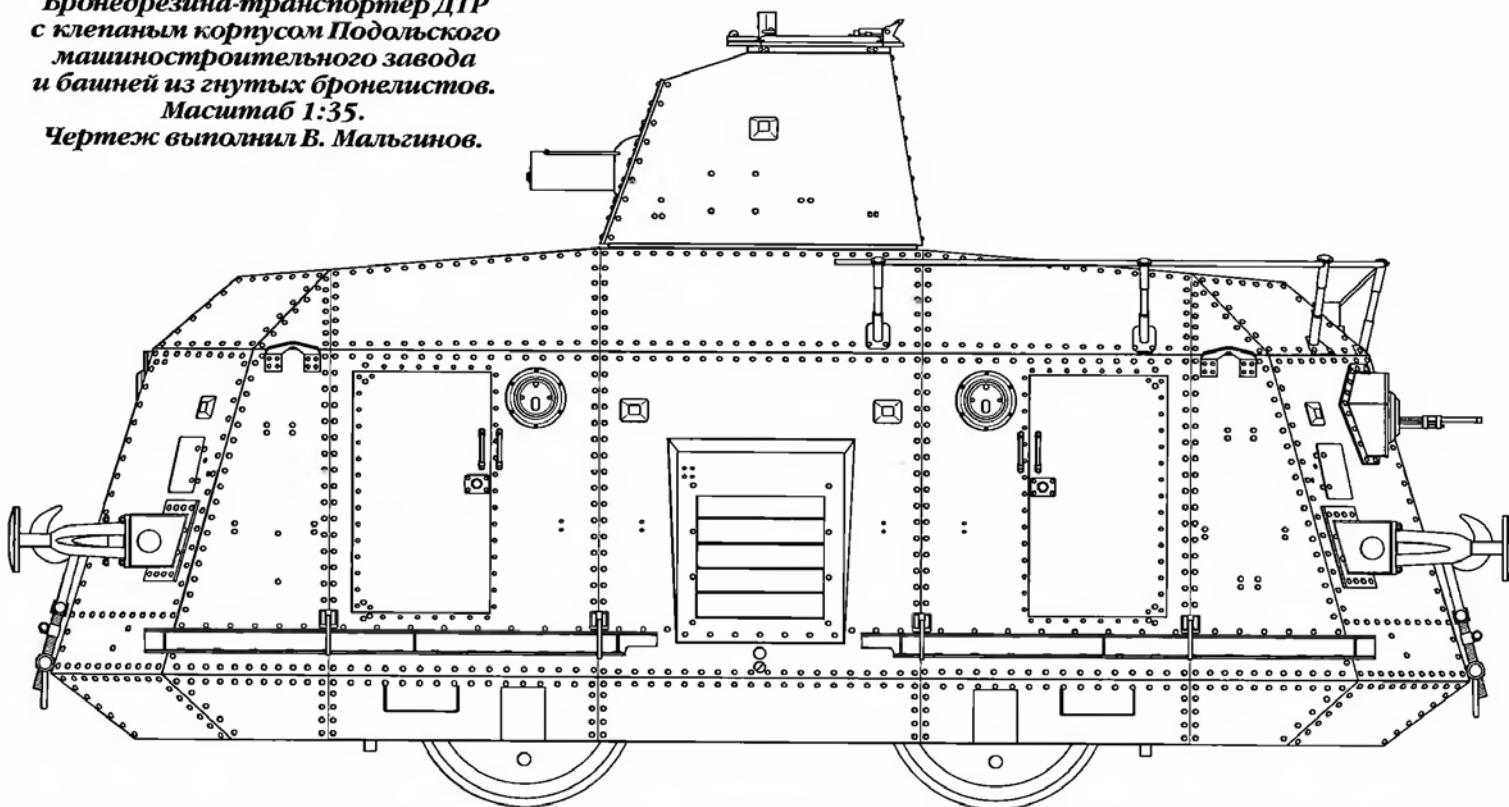


*Бронедрезина-транспортёр ДТР (Э-6) со сварным корпусом завода Можжерез.
Масштаб 1:35. Чертеж выполнил В. Мальгинов.*





**Бронедрезина-транспортёр ДТР
с клепаным корпусом Подольского
машиностроительного завода
и башней из гнутых бронелистов.
Масштаб 1:35.
Чертеж выполнил В. Мальгинов.**



и 10 ДТР, однако предприятие сумело сдать заказчику только 4 ДТР (из них 3 выпуска 1936 года) и 2 БДТ, после чего выпуск бронедрезин был прекращен. Таким образом, за 1935–1937 год промышленность дала армии 11 бронедрезин – 1 штабную, 5 ДТР и 5 БДТ. Следует сказать, что часть бронедрезин постройки Подольского завода имела не сварные, а клепаные корпуса, из-за того, что предприятие не сумело освоить сварку цементованной брони.

К проектированию новых образцов бронедрезин вернулись только в конце 1940 года, когда завод «Красный Профинтерн» в Брянске начал разработку нового образца мотоброневагона. Первоначально, по выданным АБТУ РККА тактико-техническим требованиям предлагалось спроектировать бронедрезину с 20–25 мм броней, вооруженную 45-мм пушкой, пулеметами Максима и ДШК (последние предполагалось использовать для стрельбы по самолетам). Предъявленный в первых числах мая 1941 года проект бронедрезины БДТ-41 в целом удовлетворил военных, но они потребовали усилить вооружение, заменив пулеметы ДШК на 20 или 23-мм автоматические пушки, а также предусмотреть возможность использования дизельного двигателя и 76-мм пушки вместо 45-мм. В мае – июле 1941 года СКБ-2 завода «Красный Профинтерн» разработало 7 вариантов бронедрезины БДТ-41, которые между собой отличались главным образом компоновкой и размещением вооружения. 29 июля 1941 года в своем письме на имя начальника БТУ ГАБТУ КА военинженера 1-го ранга Коробкова, директор завода «Красный Профинтерн» Гоциридзе писал:

«Учитывая обстановку военного времени, завод считает возможным и необходимым приступить непосредственно изготовлению тяжелых бронедрезин по варианту № 7, для че-



49. Бронедрезина-транспортёр ДТР с клепаным корпусом Подольского машиностроительного завода, вид сзади. 1940 год, 66 полк войск НКВД по охране железных дорог. Хорошо видна поручневая антенна на корме корпуса и установка пулемета ДТ (РГВА).

го необходимо обеспечить завод отдельными узлами и деталями, согласно прилагаемой ведомости кооперирования поставок, что касается броневой стали для корпусов, то завод имеет ввиду использовать свое наличие из листов толщиной 15–20 мм соединяя листы пулестойкими болтами.

Ваше решение просим нам срочно сообщить для развертывания работ».

Автору пока не удалось найти фотографию деревянной модели БДТ-41 по варианту № 7 и чертежи всех семи вариантов, приложенные к этому письму. Сохранилось только краткое описание седьмого варианта, из которого видно, что предполагалось изготовить бронедрезину с толщиной брони до 45 мм, вооруженную 76-мм пушкой и пулеметом ДТ в башне от танка Т-34, четырьмя бортовыми Максимами в шаровых установках, спаренными ДШК на станке для зенитной стрельбы и пятью пистолетами-пулеметами ПППШ. Боекомплект состоял из 152 снарядов, 3000 патронов к ДШК, 11000 к Максимам, 3055 к ДТ и 150 гранат Ф-1. Для наблюдения за полем боя использовалась «башня Лещинского производства завода № 92». В качестве силовой установки предполагалось использовать дизельный двигатель В-4 мощностью 300 л.с. (они устанавливались на танки Т-50) с коробкой перемены передач, главным фрикционом и вентилятором от Т-34. Для внешней связи использовалась радиостанция КРСТБ, для внутренней ТПУ. Однако после эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года все работы по БДТ-41 были прекращены.

По первоначальному плану бронедрезины должны были входить в состав бронепоездных подразделений. Так 15 июля 1935 года, еще в ходе заводских испытаний новых образцов бронедрезин, руководство УММ РККА направило начальнику штаба РККА Егорову проект новой организации бронепоездных частей. Согласно этому документу в состав

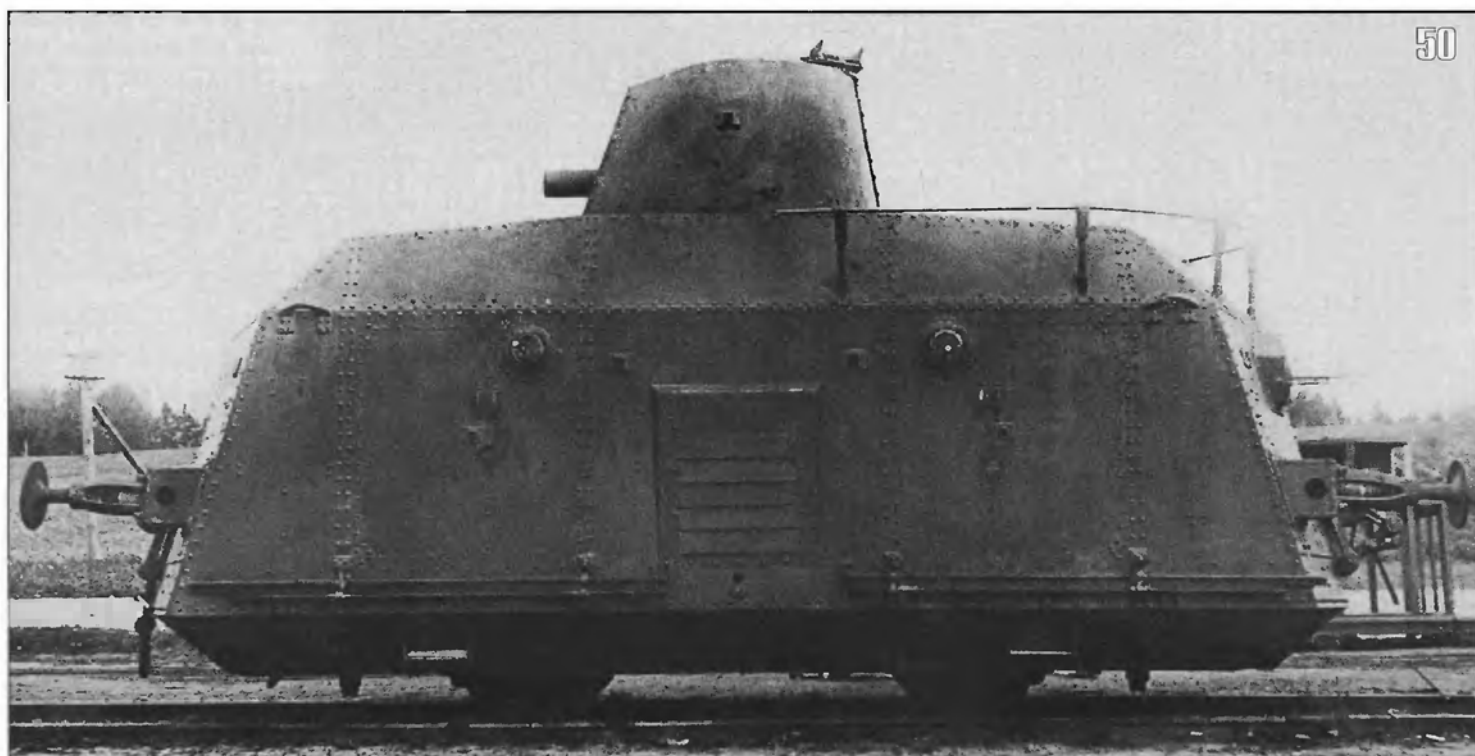
каждого дивизиона бронепоездов включались 3 бронедрезины-транспортёра (ДТР), 1 штабная бронедрезина (ДШ) и 4 бронемашин на железнодорожном ходу (1 БА-6 жд и 3 ФАИ-жд). А каждый отдельный бронепоезд, не входивший в состав дивизионов, должен был иметь в своем составе 1 тяжелую бронедрезину (БДТ), 1 ДТР и 3 бронемашин на железнодорожном ходу (2 БА-6 жд и 1 ФАИ-жд).

Однако в начале 1936 года появляются новые взгляды на использование бронедрезин в составе специальных подразделений. Прежде всего, на них предполагалось возложить охрану и оборону железных дорог большой протяженности в малоосвоенных местах – в Сибири и на Дальнем Востоке. Это объяснялось тем, что по сравнению с бронепоездами бронедрезины меньше зависели от железнодорожной инфраструктуры, имели большой запас хода (до 250 км) и высокую скорость – до 75 км/ч (бронепоезда имели максимальную скорость до 50 км/ч, запас хода по воде до 100 км, требовали регулярных промывок котла паровоза).

Поэтому директивой начальника Генерального Штаба РККА № 4/2/35247 от 28 мая 1936 года командующему войсками Белорусского военного округа предписывалось в срок к 1 августа сформировать при отдельном полку бронепоездов «Опытный батальон бронедрезин» по штатному расчёту. По этому расчёту в батальоне насчитывалось: личного состава – 260 человек (среднего и высшего комсостава 40, младшего комсостава 86 и рядовых 134), тяжёлых бронедрезин БДТ-35 – 10, штабных бронедрезин ДШ – 1, бронемашин БА-3 жд – 21, ФАИ-жд – 9, автомашин легковых – 1, грузовых – 5, специальных – 6, мотоциклов – 3, радиостанций 11-АК на автомобиле – 1.

15 августа 1936 года командир полка бронепоездов майор Брусин докладывал в УММ РККА: «Опытный батальон бронедрезин, сформированный при Отдельном полку бронепоездов из новобранцев призыва июля сего года

50. Бронедрезина-транспортёр ДТР с клепаным корпусом Подольского машиностроительного завода, вид слева. 1940 год, 66 полк войск НКВД по охране железных дорог. Хорошо видно, что верхняя часть корпуса по сравнению с бронедрезиной Э-6 завода Можереиз изменена, а башня изготовлена из гнутых бронелистов (РГВА).



с 5–7 сентября должен пройти опытные учения в Белорусском военном округе. Подготовку специалистов батальон закончил к 6 августа. К сегодняшнему дню батальон получил лишь одну бронемашину ФАИ-жд без домкрата».

По состоянию на 22 октября 1936 года в батальоне уже имелось 1 бронедрезина БДТ, одна ДШ и 19 бронемашин на железнодорожном ходу (10 БА-6 жд и 9 ФАИ-жд). Летом 1937 года его переименовали в 5-й отдельный батальон бронедрезин и перевели на новый штат № 16/716, согласно которому он должен был иметь 5 бронедрезин (4 БДТ и 1 ДШ), 39 бронемашин на железнодорожном ходу (30 БА-6 жд и 9 ФАИ-жд), 1 легковая, 9 грузовых, 4 специальных машины, 4 мотоцикла и 1 мотовоз М³/2.

В сентябре 1937 года 5-й отдельный батальон бронедрезин из Брянска перебросили на станцию Буря, где он вошел в состав войск ОКДВА. В течение 1937–1941 годов часть занималась боевой подготовкой, а также обустройством места своей дислокации. Шефами батальона стали рабочие угольных копей Кивда Хабаровского края, вручившие в сентябре 1939 года шефское знамя за отличную боевую подготовку.

С началом Великой Отечественной войны батальон перешел на штат военного времени и по состоянию на 1 июля 1941 года насчитывал (положено по штату/состоит в наличии):

БА-6 жд – 30/22;

ФАИ-жд – 9/9;

Бронедрезин – 5/5 (из них 4 БДТ и 1 ДШ);

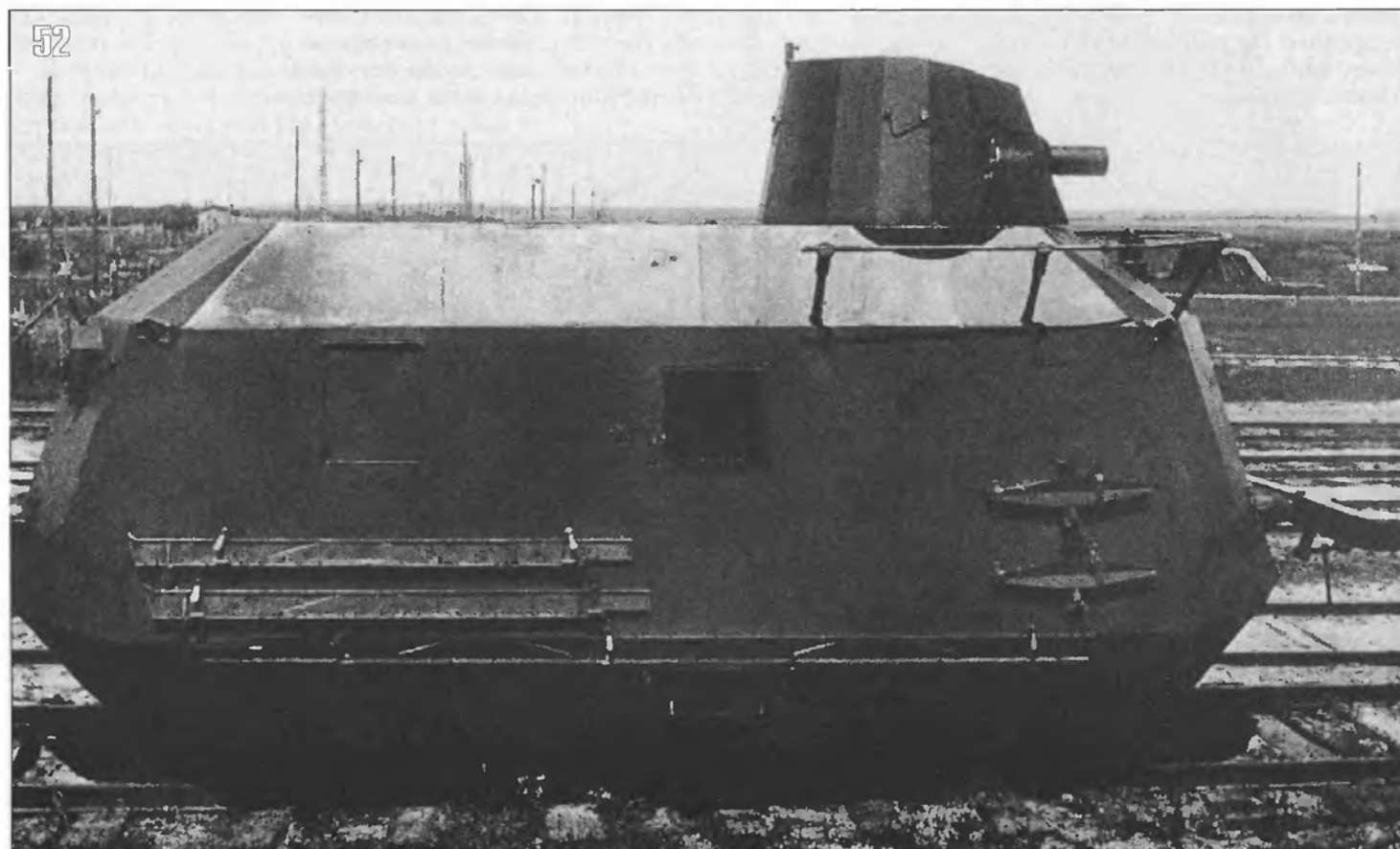
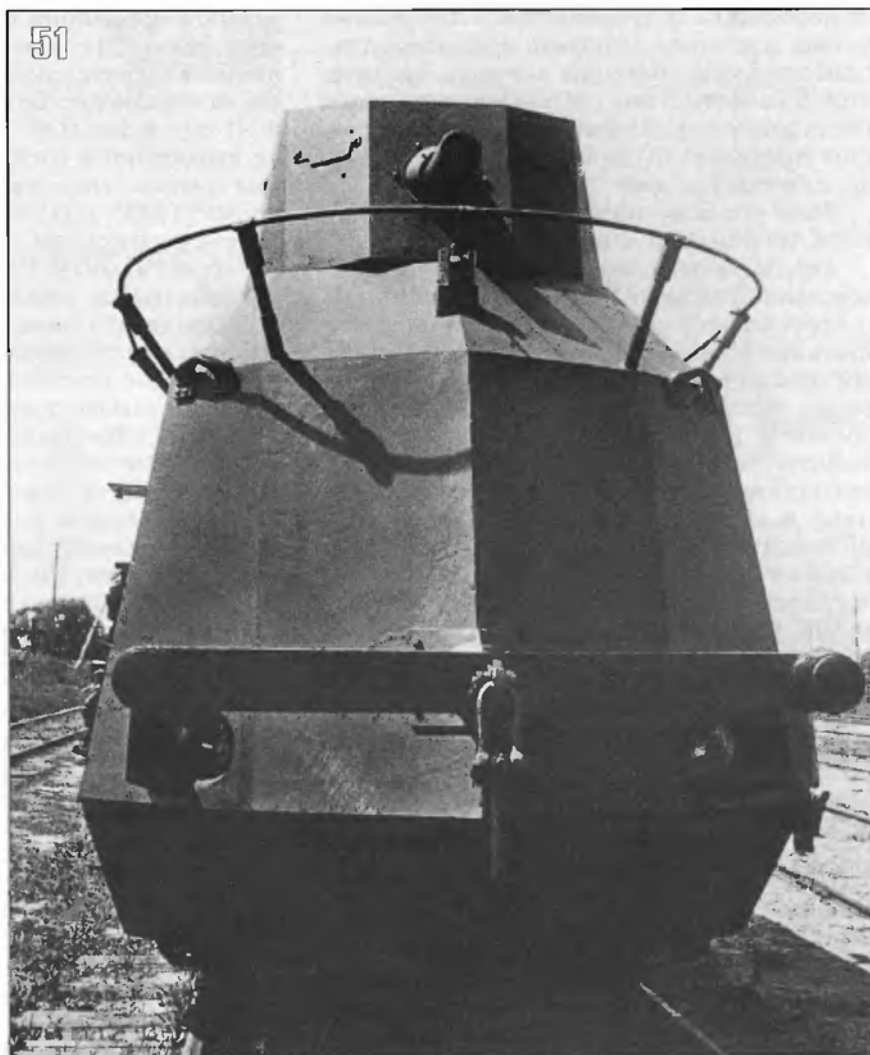
Санитарная машина – 1/-;

Цистерна ЗИС-5 – 2/1;

Радиостанция 11-АК (на автомобиле) – 1/-;

Легковые ГАЗ-М1 – 1/1;

Грузовые ГАЗ-АА – 6/8;





51. Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) завода Можерез, вид сзади. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видно крепление поручневой антенны (АСКМ).

52. Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) завода Можерез, вид слева. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видно балочное приспособление для перехода на параллельный путь, закрепленное в нижней части корпуса (АСКМ).

53. Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) завода Можерез, вид спереди. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видна бронировка шаровой установки пулемета ДТ (АСКМ).

54. Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) во дворе завода Можерез, вид справа. 1935 год (АСКМ).

Грузовые ЗИС-5 – 3/3;
Тракторы С-60 – -/1;
Мотоциклы – 4/4;
Вездеход ГАЗ-60 – -/1;
Мотовозы МЗ/2 – 1/1;
Мотодрезина УА – -/1.

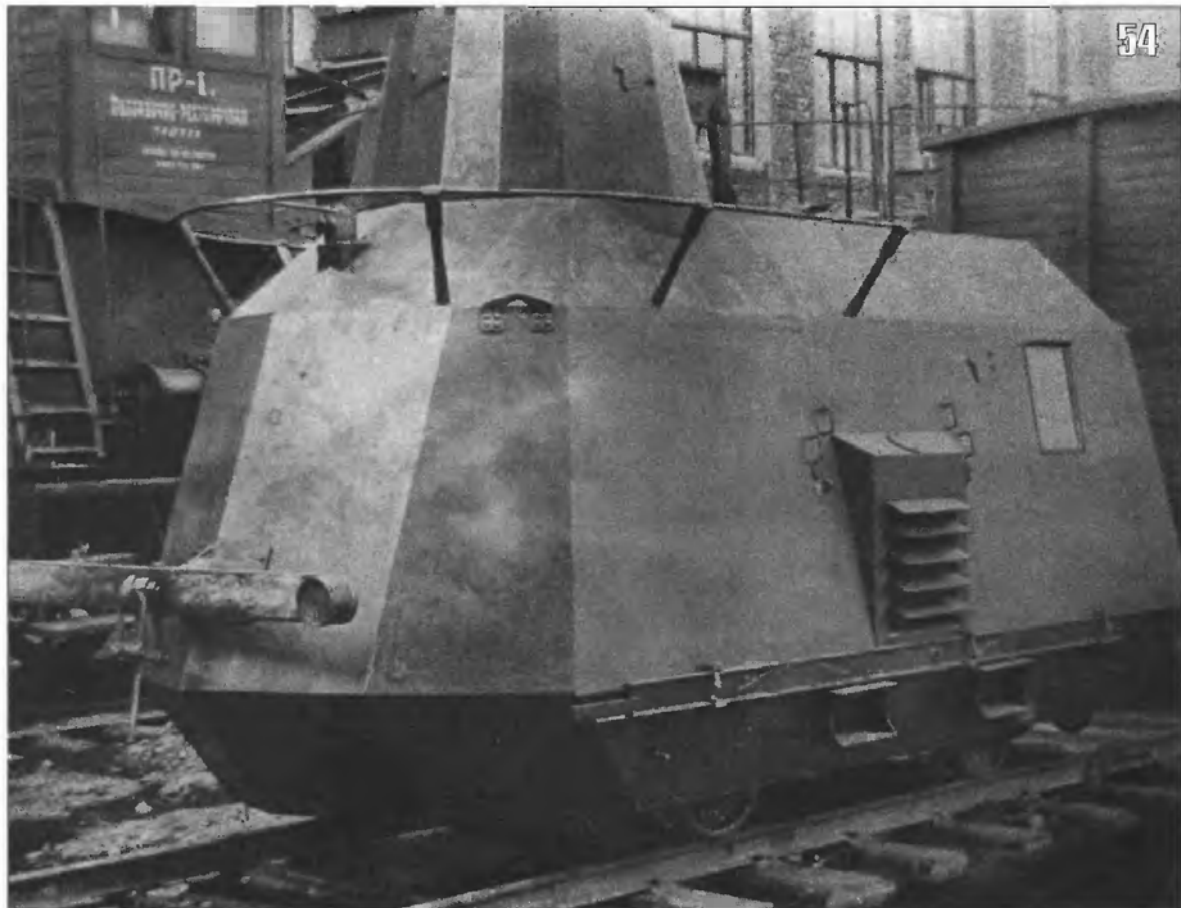
За 1942–1945 год батальон, не снижая боевой подготовки, построил без затраты госу-

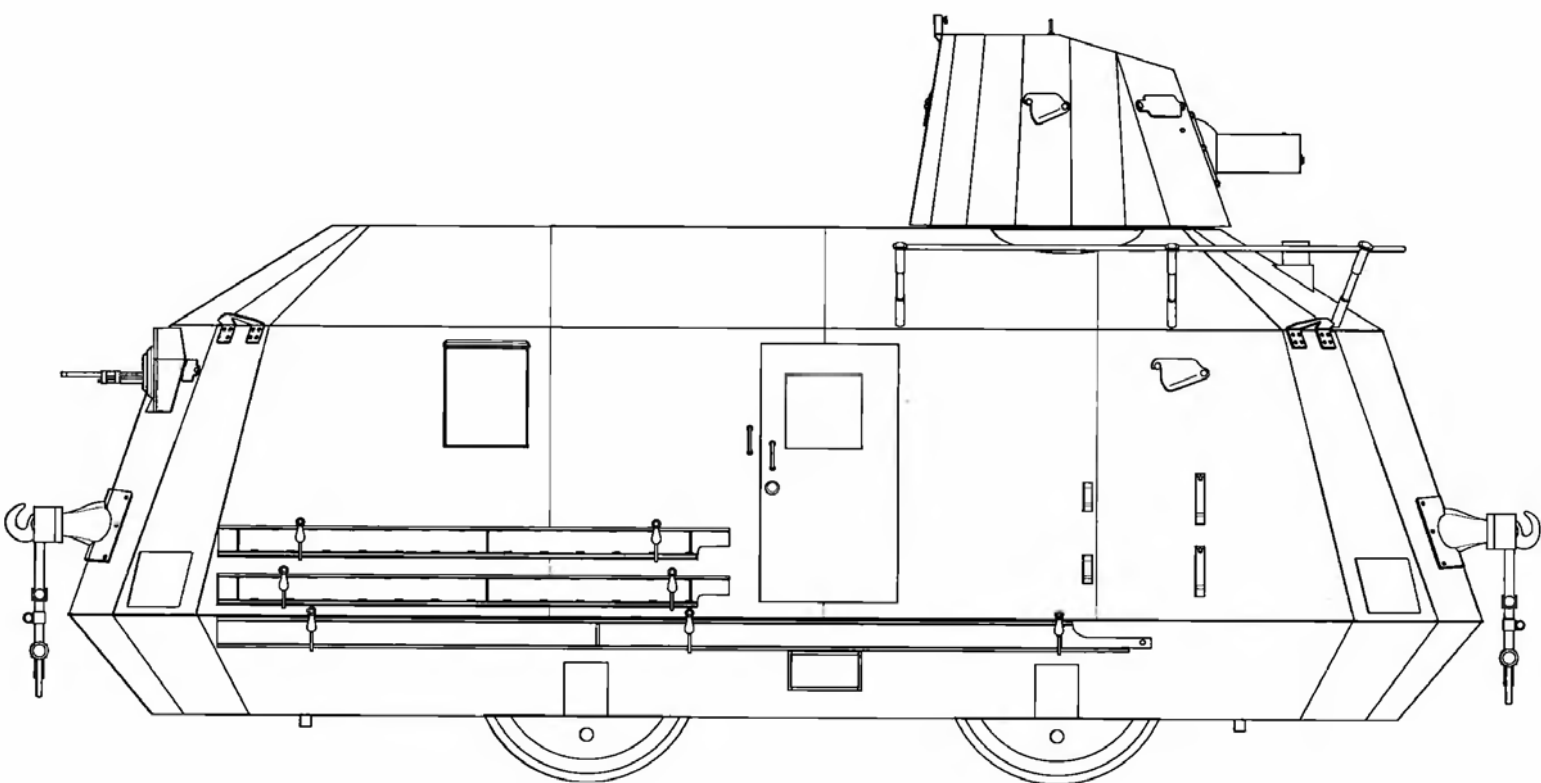
дарственных средств: три парка боевых машин наземных (рубленных, оштукатуренных, с цементным полом, кубатура каждого 800 м³), мастерскую, пекарню, клуб на 300 человек, столовую, штаб, классы для учебы, а также организовал подсобное хозяйство (35 свиней, 12 коров, 5 лошадей). В этот же период было получено 8 бронемашин БА-10 жд и 9 БА-20 жд (последние прибыли взамен отправленных в ремонт ФАИ-жд).

9 августа 1945 года, получив приказ Военного Совета и командующего бронетанковых и механизированных войск 2-й Краснознаменной армии 5-й отдельный батальон бронедрезин совершил марш по маршруту Буря – Березовский (280 км) и сосредоточился в Константиновке в готовности к переправе и одновременно охраняя штаб 2-й армии. С 12 августа батальон участвовал в боях с японскими частями в Маньчжурии, одновременно обеспечивая переброску генералов всех родов войск для руководства боем, а одной ротой охранял коммуникации важнейших шоссе и сопровождал Военный совет 2-й армии для переговоров о капитуляции в городе Сун-У. В это же время по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 2-го Дальневосточного фронта батальон получил на пополнение 3 БА-64 жд.

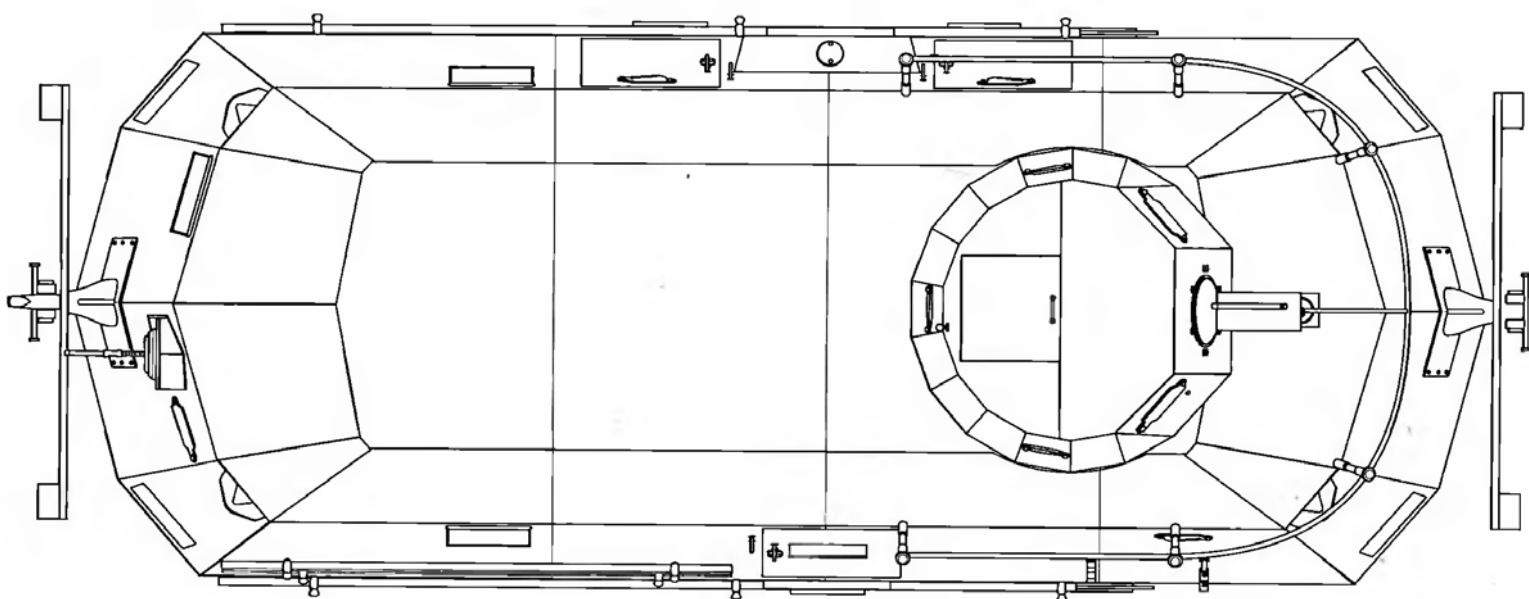
С 20 августа батальон обеспечил переброску военного совета 2-й армии в Луньчунь и Бианьчжунь, прикрывал капитуляцию японских войск в Бианьчжуне и Сун-У, охранял штаб 2-й армии и вел бои против японских смертников.

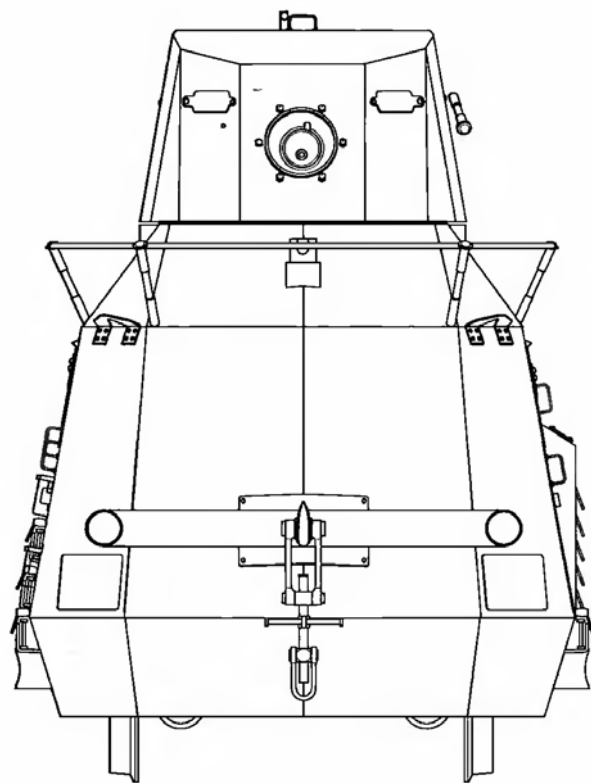
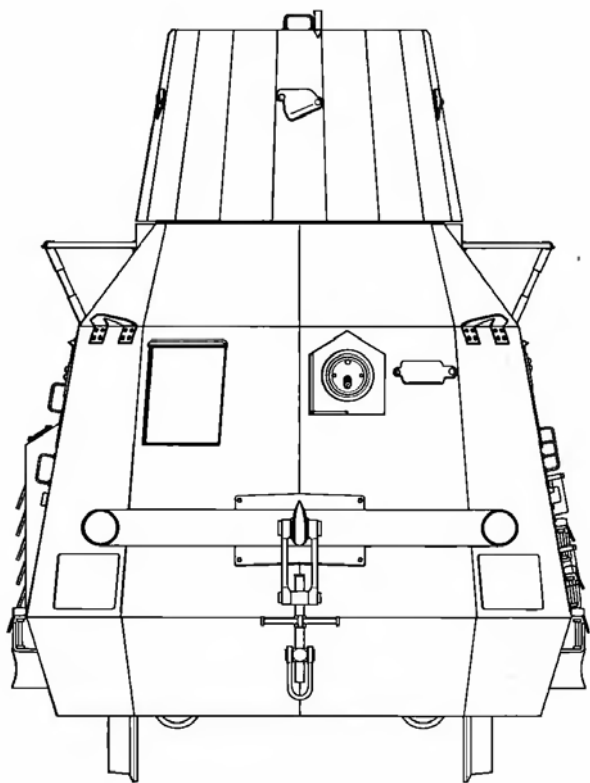
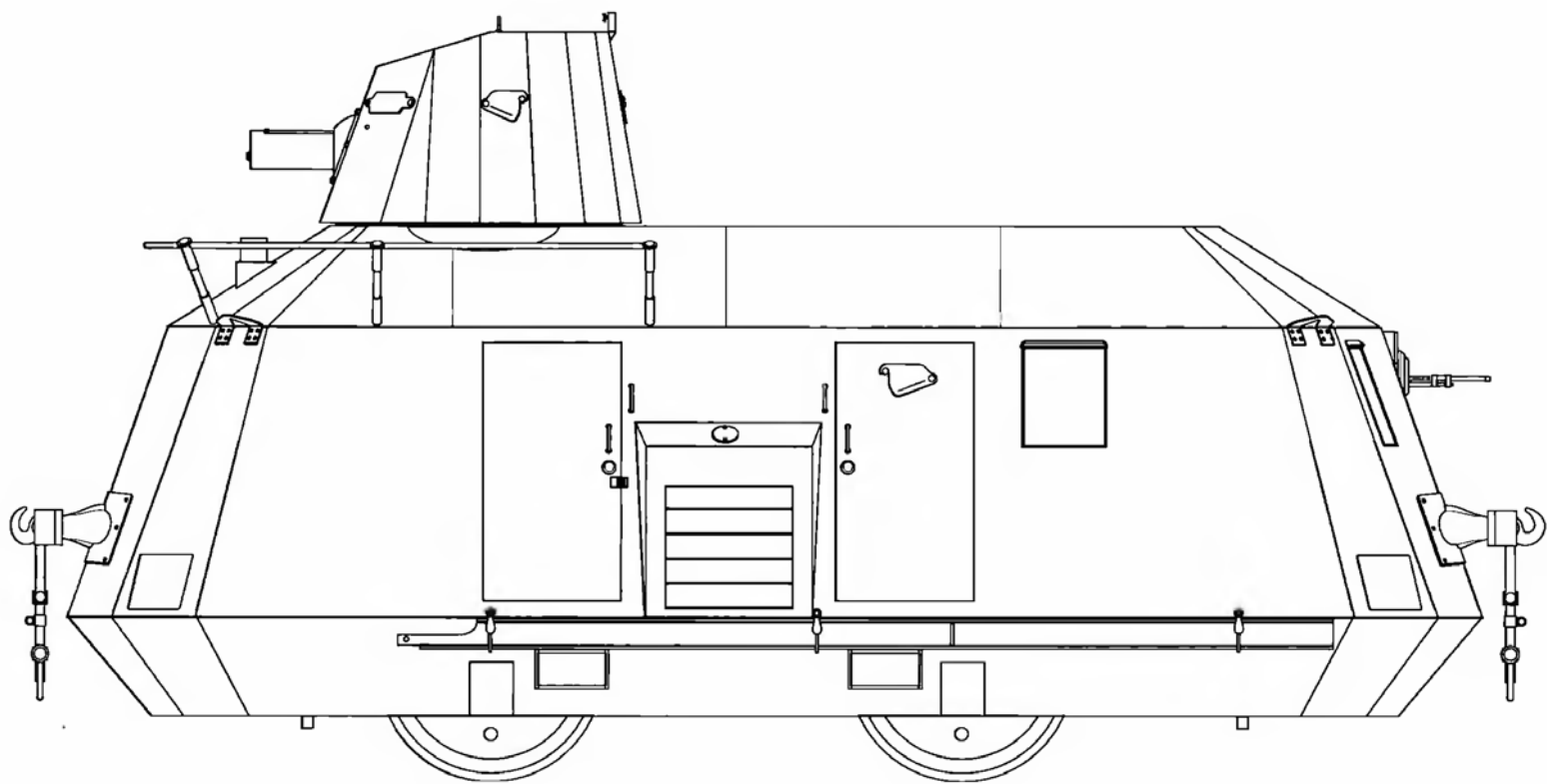
Потери в боях с японцами составили 3 бронемшины – 2 БА-20 (впоследствии восста-



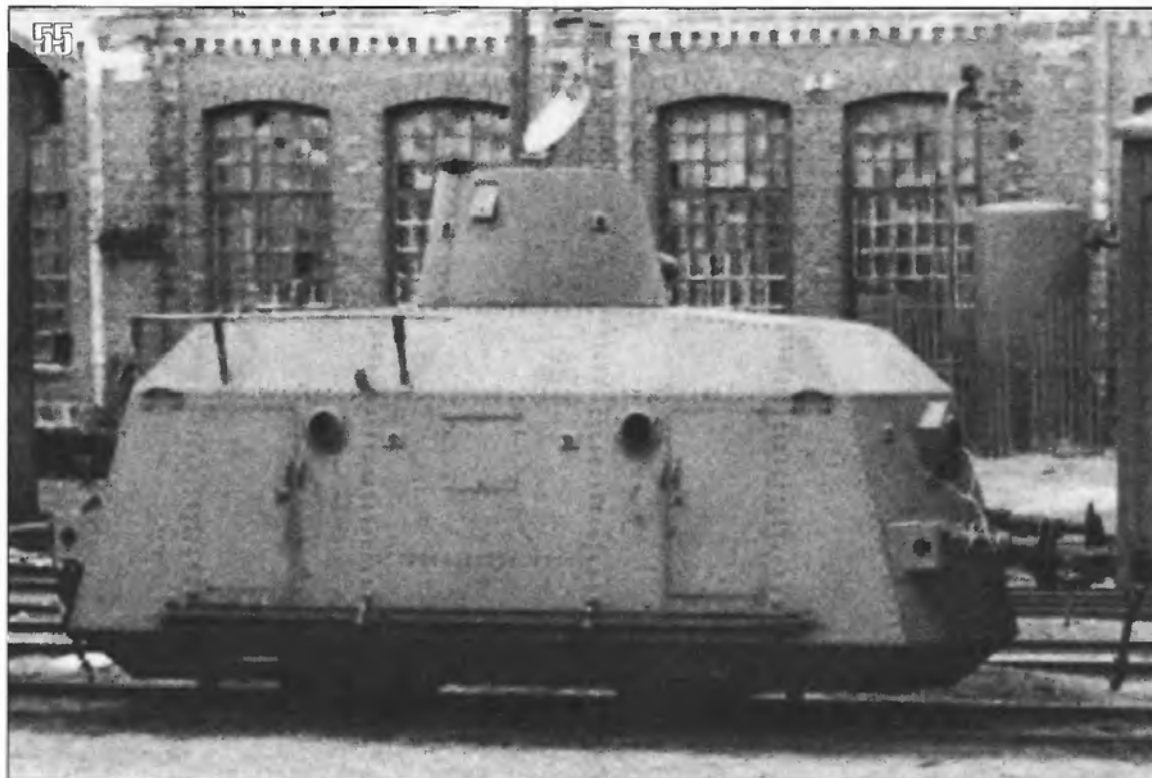


*Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) завода Можгерез.
Масштаб 1:35. Чертеж выполнил В. Мальгинов.*





55. Бронедрезина ДТР, захваченная немцами летом 1941 года. Дрезина имеет клепанный корпус, шаровые пулеметные установки отсутствуют (АСКМ).



новлены) и БА-6 (сгорел), при этом погиб младший сержант Обросов, ранены красноармейцы Воробьев, Литвинов и младший сержант Ситнов.

3 сентября 1945 года батальон сосредоточен в городе Сун-У и на следующий день начал марш к месту прежней дислокации, куда прибыл 10 сентября.

43 человека из состава батальона были награждены орденами и медалями за отличие в боях против японцев.

2 ноября 1945 года командир батальона получил с шифротелеграмму Генерального Штаба РККА № 160Щ, согласно которой 5-й батальону бронедрезин расформировывался. При этом предписывалось: «...Всю боевую матчасть сдать на военный склад № 418 (Куйбышевская-Восточная), боеприпасы на военный склад № 155 ст. Завитая. К 15 ноября батальону прибыть на формирование 111-й танковой дивизии – 76-й разъезд Молотовской железной дороги Забайкальско-Амурского военного округа со всем личным составом штатной численности, вооружением и всеми видами имущества, 2-месячным запасом продовольствия, 5-месячным запасом овощей и двумя заправками ГСМ».

К моменту получения шифротелеграммы в батальоне имелось:

Людей – 296 (37 офицеров, 36 сержантов, 98 рядовых);

Бронедрезин – 5 (4 БДТ и 1 ДШ);

Средних бронемашин БА-6, 10 жд – 30;

Легких бронемашин – 12 (9 БА-20 жд, 3 БА-64 жд);

Автомастерских – 4 (3 типа А и 1 типа Б);

Бензовозов – 2;

Санитарный ГАЗ-ААА – 1;

Мотовоз МЗ/2 – 1;

Дрезина У^а – 1;

Мотоциклов – 4 (3 Харлей-Девидсон, 1 АМ-600);

Автомобилей – 14 (3 ЗИС-5, 5 ГАЗ-АА, 1 ГАЗ-42, 2 Форд-8, 2 Форд-6, 1 Виллис).

Так закончился единственной в Красной Армии части бронедрезин. За все время существования батальоном командовали: капитан Косарев (август 1936 – сентябрь 1937 года), майор Соболев (сентябрь 1937 – сентябрь 1941 года), майор Копылов С.Г. (сентябрь 1941 – ноябрь 1945 года).

Два слова о судьбе остальных построенных бронедрезин. К началу Великой Отечественной войны они имелись в составе следующих бронепоездных подразделений: 8-го (1 ДТР) и 9-го (1 ДТР) отдельных дивизионов бронепоездов, 11-го (1 ДТР) и 60-го (1 БДТ) отдельных бронепоездов, а также в бронепоездах 60 и 66 полков войск НКВД по охране железных дорог. В ходе боев лета – осени 1941 года как минимум 2 ДТР были потеряны (одна из состава 8-го дивизиона бронепоездов и одна из состава войск НКВД). Достоверно известно, что одна ДТР в 1942–1943 годах использовалась в составе 11-го дивизиона бронепоездов. Одна трофейная ДТР использовалась немцами в составе бронепоезда № 10 (PZ 10), корпус второй был установлен на платформу в качестве неподвижного броневоего каземата.

Что касается БДТ 60-го отдельного легкого бронепоезда, находившегося при ЛБТКУКС, до она использовалась как минимум до 1944 года, сначала в составе 60-го отдельного беп, затем в 60-м дивизионе бронепоездов. Вот несколько выдержек из «Отчета о боевых действиях 60-го отд. Бронепоезда за период с 24.6.41 г. по 1.5.42 г.», касающихся бронедрезин:

«14.7.41 г. по прибытии на ст. Веймары получил устное распоряжение от полковника Угрюмова – отправить бронедрезину БДТ с одним взводом десантной роты для охраны жел. дор. моста через р. Лугу у ст. Клены, что было немедленно выполнено...



56. Трофейная бронедрезина ДТР в составе немецкого бронепоезда № 10 (PZ 10). Советско-германский фронт, весна 1942 года (АСКМ).

13.8.41 г. БДТ вела непрерывную разведку на перегонах Волосово – Извара. На ст. Извара самолеты противника разбили все пути и БДТ прибыла в Красногвардейск для выезда на ст. Волосово...

18.8.41 г. получил распоряжение Штаба Северного фронта выехать немедленно в район ст. Чудово в распоряжение подполковника Абакумова и держать связь с гарнизоном 2 полка 2 дивизии НКВД. По прибытии на ст. Любань выслал бронедрезину и делегата для установления связи со 2 полком НКВД. Возвратившийся делегат из района Чудово

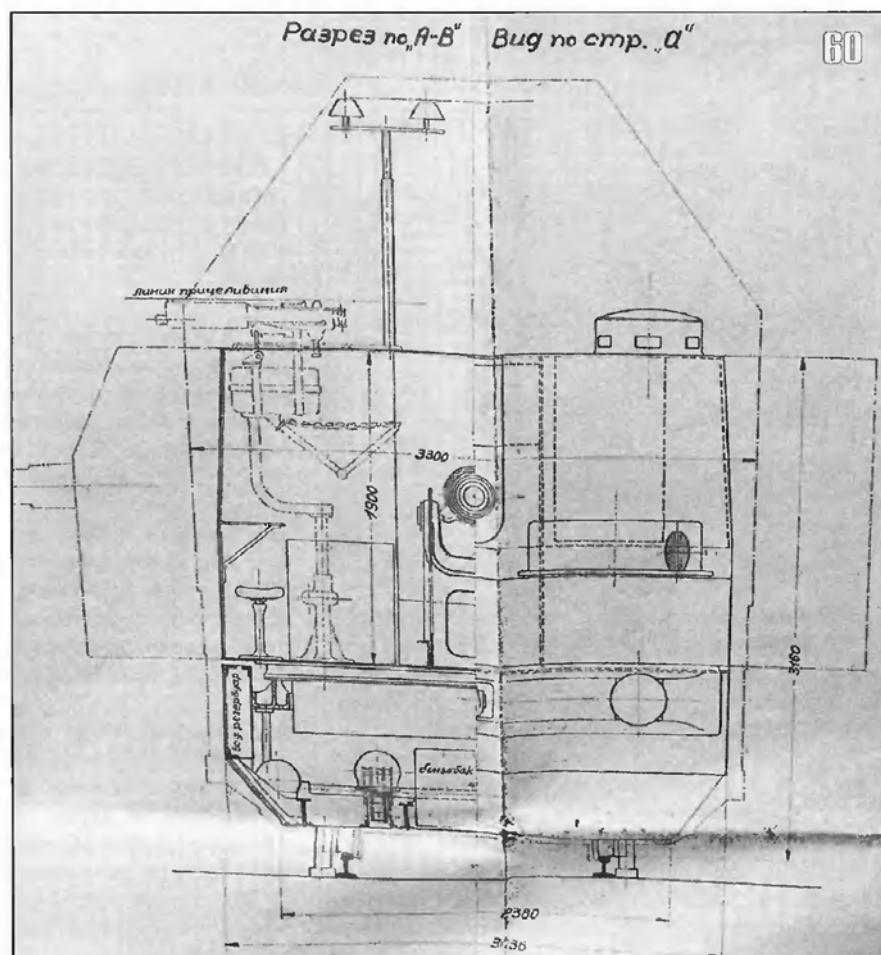
подполковника Абакумова не нашел, мост через реку Волхов разрушен, нечетный путь разбит самолетами противника и возле ст. Бабино два поврежденных, сошедших с рельс паровоза...

1.5.42 г. Имеющаяся бронедрезина БДТ... за все время военных действий бронепоезда вела непрерывную разведку ж.д. пути, местности и противника вблизи жел. дорог, а 15.11.41 г. БДТ, находящаяся на перегоне Волховстрой – Куколь, ведя разведку, своим огнем уничтожила 1 легковую машину, 6 повозок с боеприпасами и до 80 немцев».



57. Корпус трофейной бронедрезины ДТР, установленной на платформу в качестве неподвижного броневоего каземата. Советско-германский фронт, лето 1942 года (АСКМ).

| | | | | | |
|------------------|---------------|-----------|---------|---------|-----------------|
| К.Б. В.О.А.О. | Масшт 1:20 | Нач.бюро | 31.1.32 | Фамилия | 59 А-34 |
| | | Нач.сект. | 31.4.32 | | |
| | | Констр. | 31.5.32 | | |
| | | Чертил | | | |
| Общий вид | | | | | № листа 1000 |



«Бронирование:
Лобовые листы корпуса, башни и командирской рубки – 20 мм;
Бортовые листы – 16 мм;
Крыша – 10 мм;
Боевой вес – около 80 т;
Вооружение – 3 башни танка Т-28;
Число осей – 5;
Общая длина по буферам – 19220 мм
Двигатель – М-17, мощностью 500 л.с.;
Максимальная скорость – 125 км/ч;
Максимальная скорость с железнодорожным составом – 100 км/ч;
Запас хода – 500 км;
Экипаж – 34 человека».

Первоначально предполагалось изготовить опытный образец в начале 1936 года, однако сделать это не удалось – и без того немногочисленное СКБ-2 большую часть своих кадров вынуждено было использовать для обеспечения серийного производства танков Т-28 и разработку скоростной машины Т-28А.

В проектировании мотоброневагона были задействованы конструкторы С.П. Богомолов, П.П. Ермолаев, Л.Е. Сычев, Н.В. Халкиопов, К.И. Кузьмин, П.П. Михайлов, С.В. Федоренко, П.Т. Сосов, Н.Т. Федорчук и С.Н. Старшим инженером по мотовагону был А.Г. Ефимов, общее руководство осуществлял начальник СКБ-2 О.М. Иванов. Следует сказать, что мотоброневагон был первой самостоятельной разработкой конструкторского бюро Кировского завода, которое позднее стало ведущим КБ по тяжелым танкам КВ и ИС.

Первый образец мотоброневагона, который в документах завода значился как МБВ № АЕ-01 – был готов к 7 ноября 1936 года, и предъявлен представителям АБТУ РККА (кстати, упоминаемое в некоторых печатных работах обозначение МБВ-2 в документах не встречается. – *Прим. автора*).

Мотоброневагон представлял собой бронированную автомотрису с двигателем М-17 и с реверсной коробкой перемены передач, обеспечивающей возможность движения вперед и назад с одинаковой скоростью.

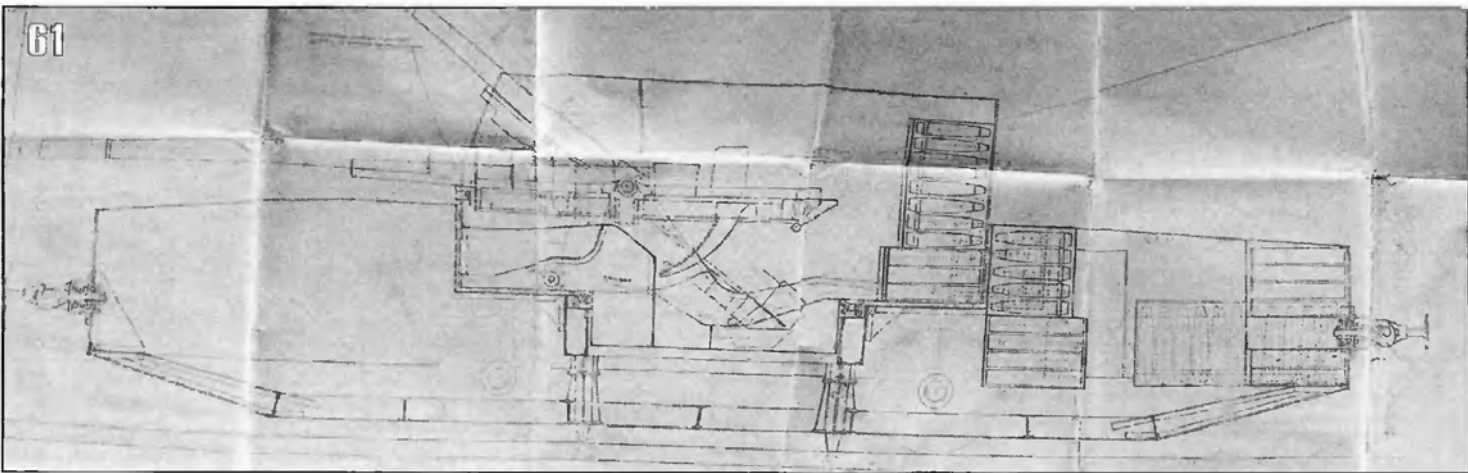
Мотоброневагон состоял из бронекорпуса, скрепленного с рамой, установленного на двух тележках железнодорожного типа, связанных при помощи шаровых опор и шкворней. Передняя тележка являлась опорной, а задняя, с установленными на ней двигателем и трансмиссией – ведущей.

Броневой корпус мотоброневагона сваривался из 10–20 мм брони. Для «лучшей обтекаемости при движении» он изготавливался «без острых углов с плавными переходами». Внутри корпус делился на семь отделений – первой и второй башен, зенитной пулеметной установки, командира и радиста, прожекторное, третьей башни и моторно-трансмиссионное. Для посадки экипажа имелось три двери – две в бортах посередине и одна в правой задней части.

Корпус мотоброневагона был установлен на главную раму, склепанную из листового и профильного железа. Ее основу составляли две продольных балки (в документах они назывались бимсами), склепанные между собой поперечными креплениями. Сверху рама закрывалась металлическими листами, в которых был сделан вырез над моторной тележкой.

Броневой корпус опирался на бимсы приклепанными вдоль бортовых листов угольниками и болтами крепился к кронштейнам, приваренным к раме.

Рама с корпусом опиралась на две тележки – переднюю поддерживающую и заднюю моторную. Посередине трехосной поддерживающей тележки болтами крепилась шаровая



| | | | | | | | |
|---|------|--------------|----------|-----------|---------|-----|---------|
| Изм. № | | | Лист | Индекс | | | |
| | | | Материал | Условн. | | Вес | Масштаб |
| | | | | физ. | хим. | | |
| Изменено | дата | попн. | | | | | 1:5 |
| Подпись | дата | К.Б. М.З.-38 | | Нач. К.В. | 14/1-38 | | |
| Общий вид броневоегона | | А 34 | | Лист 1014 | | | |
| (Без ходовых частей и без силовой установки) продольный разрез и план | | | | | | | |

61, 62. Продольный разрез и основная надпись с чертежа проекта мотоброневоегона А-34, разработанного в КБ М.З. — 38 в 1933 году (РГВА).

63. Эскизный проект скоростного мотоброневоегона З-8 с четырьмя башнями от танка Т-28, разработанный в КБ завода Можерез в 1933—1934 годах (РГВА).

64. Эскизный проект скоростного мотоброневоегона З-10 с тремя башнями от танка Т-28, разработанный в КБ завода Можерез в 1933—1934 годах (РГВА).

65. Эскизный проект скоростного мотоброневоегона З-9 с двумя башнями от танка Т-28 и двумя со 107-мм орудиями образца 1910 года, разработанный в КБ завода Можерез в 1933—1934 годах (РГВА).

и две роликовых боковых пяты, работавшие попеременно, в зависимости от наклона корпуса. Колесные пары — вагонного типа, две крайние оси являлись тормозными.

Задняя тележка имела две оси, при этом обе являлись ведущими. На раме тележки имелась шкворневая балка, воспринимающая через шариковую пята нагрузку корпуса, и две роликовые опоры по бокам. Колесные пары — паровозного типа, обе оси тормозные. По поводу конструирования тележек в документах СКБ-2 есть следующая информация:

«Для облегчения проектирования ходовой части мотоброневоегона... решили использовать вагонные тележки электропоездов. Они имели хорошую балансирующую-пружинную подвеску и хорошие роликовые буксы, что являлось новейшим достижением железнодорожной техники.

Моторная тележка имела ходовую часть по типу локомотивов, но вместо существующих баббитовых вкладышей использовались вкладыши свинцовистой бронзы».

На подрамниках ведущей тележки, над главной рамой корпуса, монтировался двигатель М-17 с коробкой перемены передач. Трансмиссия проектировалась на основе агрегатов танка Т-28, но, учитывая условия движения машины на железнодорожном пути, с измененной конструкцией коробки перемены передач. Последняя, в которой использовались шестерни ряда передач с танка Т-28, снабжалась реверсом для осуществления прямого и обратного хода машины и муфтой свободного хода.

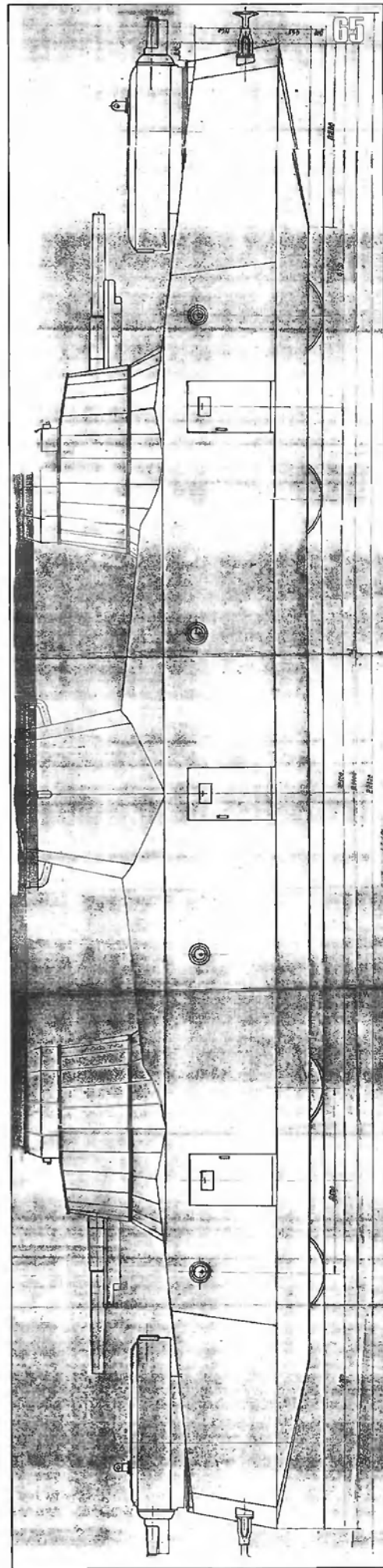
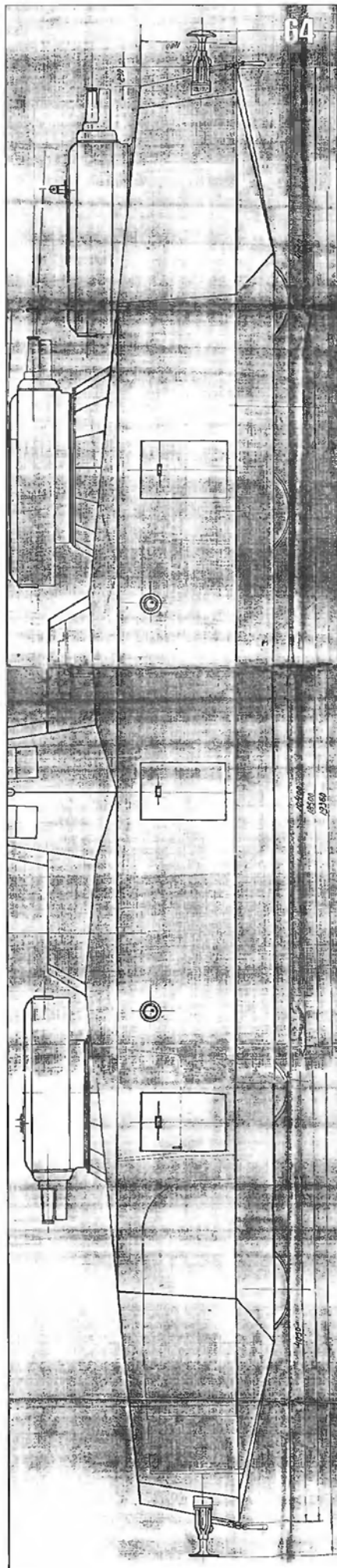
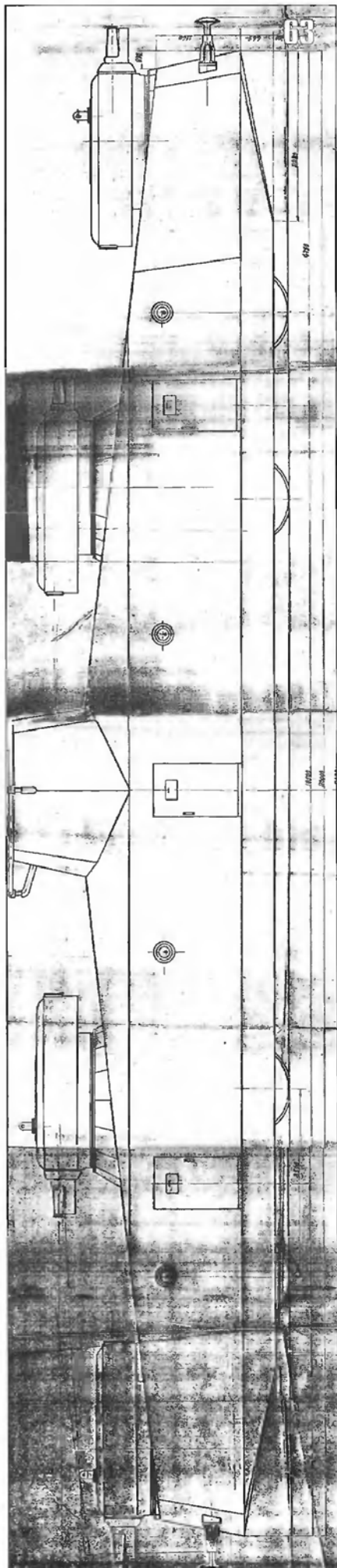
Муфта свободного хода обеспечивала независимое вращение колес от вращения вала

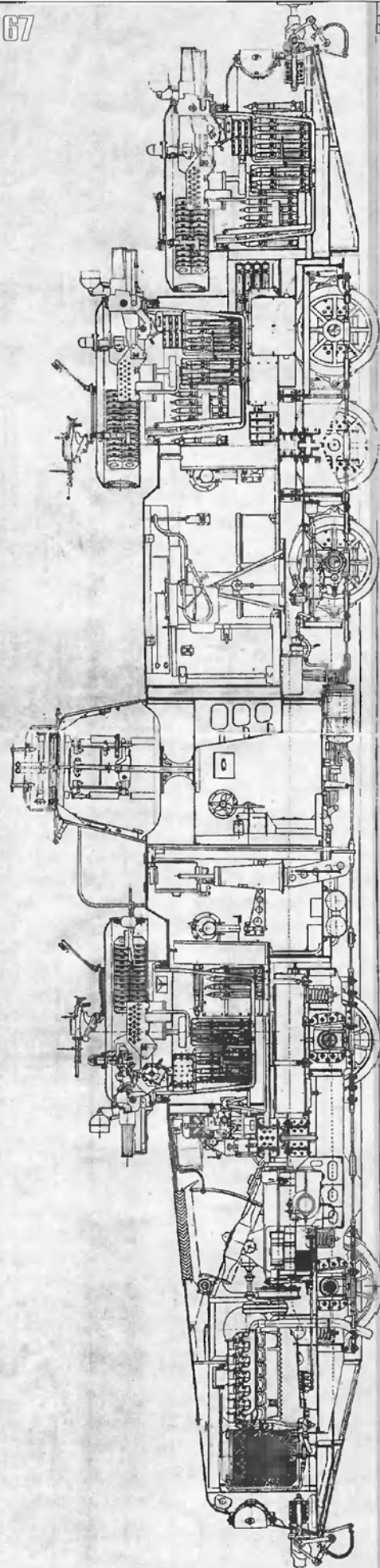
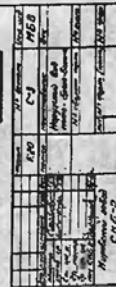
двигателя. Свободный ход позволял при разгоне машины, не снижая передачи, снизить обороты мотора до минимума, не затормаживая мотовоегона, кроме того, обеспечивал экономию топлива. Бортовая передача представляла собой одноступенчатый шестеренчатый редуктор оригинальной конструкции.

Радиаторы и запасной бензобак располагались слева от двигателя. Вся задняя тележка с расположенными на ней агрегатами закрывалась металлическим кожухом, верхняя часть которого представляла собой диффузор для отсоса воздуха вентилятором наружу. Кроме того, в моторно-трансмиссионном отделении находился основной бензобак, компрессорная и вентиляционная установки с приводом от бензинового двигателя Л⁶/2, а также пост управления № 2 (в правом заднем углу корпуса).

Вооружение мотоброневоегона состояло из трех башен танка Т-28, установленных в передней и средней части корпуса (отделения башен № 1, 2 и 3), четырех бортовых пулеметов Максима в типовых шаровых бронепоездных установках, пулемета ДТ в корме корпуса и счетверенной зенитной пулеметной установки (в одноименном отделении). Последняя была выдвижной и могла вести огонь через откидную крышу.

В середине корпуса располагалась командирская рубка, в которой размещались пост механика-водителя № 1 и место командира. Последний вел наблюдение за полем боя через дальномер в специальной башенке, прибор ПТК и 10-кратную стереотрубу. Под командирской находилась радиорубка с радио-





66. Общие виды мотоброневанагона разработки СКБ-2 Кировского завода. 1936 год, копия рабочего чертежа (АСКМ).

67. Продольный разрез мотоброневанагона разработки СКБ-2 Кировского завода. 1936 год, копия рабочего чертежа (АСКМ).

станцией 71-ТК-2, поручневая антенна которой крепилась вокруг командирской рубки.

За командирской рубкой находилось прожекторное отделение, в котором находился выдвижной прожектор морского типа. Кроме того, в передней и задней стенках корпуса мотоброневанагона установлены путевые прожекторы с броневыми крышками, а на орудийных башнях – фары для ночной стрельбы.

Внутренняя связь мотоброневанагона осуществлялась при помощи комплекта телефонной связи морского типа на 10 абонентов, включавшей в себя два коммутатора – в командирской рубке и в орудийной башне № 2, аппарата радиста и абонентского аппарата в радиорубке.

Мотоброневанагон оснащался комплектом тормозов с ручным, воздушным и электрическим приводом. Питание электрооборудования осуществлялась от двух динамо, а также от восьми аккумуляторных батарей.

В ходе первых же заводских пробегов опытного образца мотоброневанагона МБВ № 01 произошла поломка ведущей пружины механизма свободного хода коробки перемены передач. Для устранения этого недостатка конструкторы СКБ-2 разработали новую пружину со специальным охватывающим снаружи кожухом.

В начале 1937 года, после проведения ремонта, МБВ № 01 направили на длительные 5000-километровые заводские испытания. Но первые же пробеги выявили ряд неполадок в работе отдельных агрегатов и механизмов.

Так, длительное время занимали работы по устранению недостатков в работе букс моторной тележки и ходовой части мотоброневанагона. Чаще всего причиной выхода из строя букс являлся их перегрев из-за недостаточной подачи смазки или же заволакивания подбивочного материала. При движении температура буксы поднималась более 80 градусов, после чего она выходила из строя. Для вышедшего из строя механизма требовалось поднять корпус мотоброневанагона на 600–700 мм, снять буксу, произвести шабровку и пригонку вкладыша. Впоследствии удалось отработать систему охлаждения букс, что обеспечило их надежную работу.

Бортовые передачи вначале также перегревались, смазка разжижалась и вытекала по разъему картеров. При длительном испытании удалось установить, как наилучший состав смазки, так и уровень налива ее в картер, что обеспечило нормальный режим работы бортовых передач.

Однако устранение выявленных конструктивных недостатков затянулось, и только 12 февраля 1937 года на железнодорожной линии Ленинград – Псков начались заводские испытания. В ходе их проведения были совершены пробеги мотоброневанагона ночью и днем, как с железнодорожным составом, так и без него. Проверялась надежность работы узлов и механизмов, удобство работы экипажа, вписываемость в железнодорожный габарит. Однако через несколько дней испытания пришлось прервать – вышла из строя коробка перемены передач, и мотоброневанагон отправили на ремонт. Всего МБВ № 01 прошел 230 км (планировалось 500), показав максимальную скорость движения 104 км/ч при

средней в 70 км/ч. При этом отмечались такие недостатки, как частые поломки пружинной муфты свободного хода в коробке перемены передач, ненадежная работа электрических приводов тормозов, отсутствие радиосвязи из-за плохой работы радиостанции, малое давление в воздушных магистралях и ряд других. По результатам испытаний военные составили перечень необходимых доработок, в котором было около 80 пунктов.

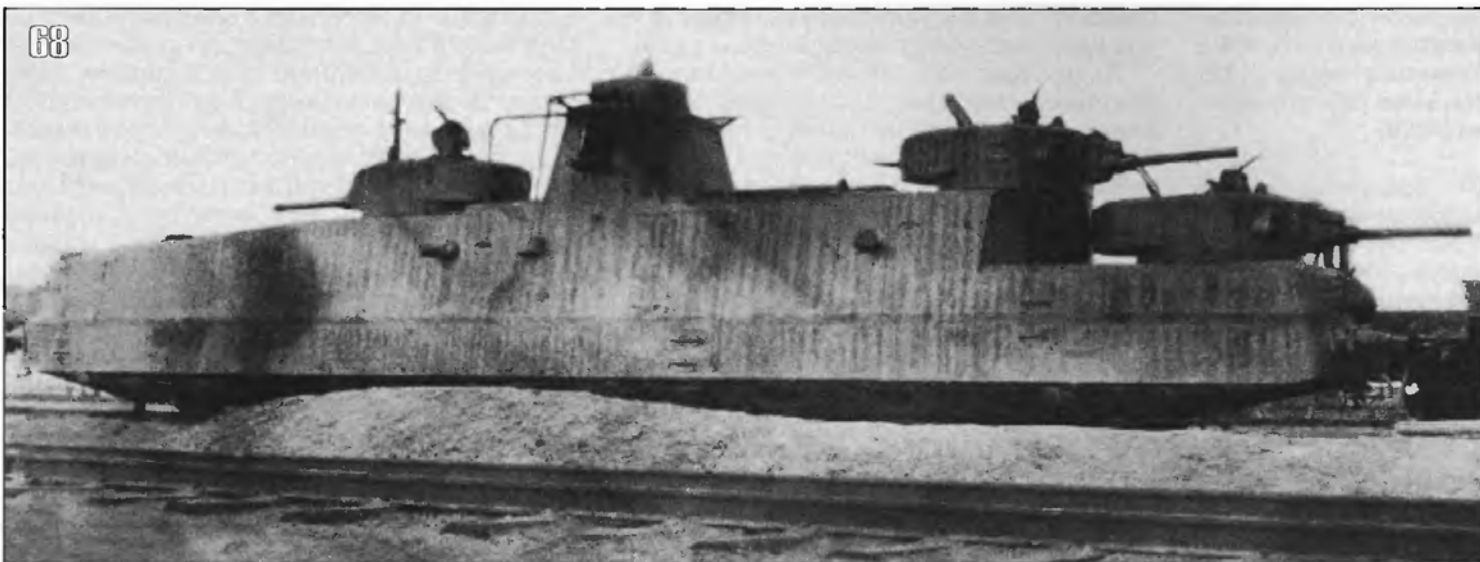
Параллельно с испытанием МБВ № 01, Кировский завод, учитывая результаты работы первого образца, начал изготовление второго экземпляра мотоброневанагона. На нем планировалось установить новые конические башни с 76,2-мм орудиями ПС-3, предусмотреть возможность перехода на Западно-Европейскую колею, усилить конструкции коробки перемены передач и муфты свободного хода, провести работы по герметизации корпуса для обеспечения защиты от отравляющих веществ, смонтировать новую телефонную связь, приборы дымопуска, приборы наблюдения и внести ряд других изменений. Работы по модернизации первого образца и изготовлению второго МБВ руководил инженер СКБ-2 Ф.Д. Смирнов. Впоследствии как представитель Кировского завода он участвовал во всех испытаниях мотоброневанагонов и руководил всеми их ремонтами вплоть до 1941 года.

Второй образец мотоброневанагона МБВ № АЕ-02 был принят военпредом АБТУ РККА на Кировском заводе 17 апреля 1937 года и направлен на заводские испытания. Модернизированный МБВ № 01 передали заказчику в июне, и после кратковременных испытаний он поступил в распоряжение Ленинградских бронетанковых курсов усовершенствования командного состава танковых войск имени Бубнова (ЛБТКУКС), где он находился с мая 1939 года.

Конструкция второго образца мотоброневанагона была практически идентична предшественнику – на втором образце также стояли башни танка Т-28 с пушками КТ-28 – конические башни остались только на бумаге, а все работы по орудию ПС-1 сворачивались. МБВ № 02 имел модернизированную коробку перемены передач, улучшенную конструкцию внутреннего оборудования, внутреннюю связь СПУ-7р на 10 абонентов (состояла из двух коммутаторов – в командирской рубке и в орудийной башне № 2 (запасной), аппарата радиста в радиорубке и абонентских аппаратов в башнях № 1 и 3, зенитном и прожекторном отсеке и у второго поста водителя).

Планом на 1938 года Кировскому заводу в Ленинграде поручалось изготовить установочную партию из 10 мотоброневанагонов, для чего предприятию выделялись необходимые средства. Для выполнения этого задания в конце 1937 года была изготовлена ходовая часть с двигателем и коробкой перемены передач для третьего образца мотоброневанагона, а также собраны главные рамы еще для четырех МБВ. Однако дальнейшие работы по изготовлению мотоброневанагонов на Кировском были прекращены и в план заказов АБТУ РККА МБВ не включили.

Несмотря на это, продолжались широкомасштабные испытания МБВ № 02. Так, в августе–сентябре 1938 года он прошел более



68. Мотоброневаягон МБВ № 02 на Ленинградском фронте. 71-й отдельный бронепоезд, май 1942 года. МБВ вооружен 76-мм пушками Л-11 (АСКМ).

20000 км по железной дороге, а также произвел отстрел орудий на Лужском полигоне под Ленинградом. Для решения о возможности использования Кировского завода вместо бронепоездов и последующей замены последних мотоброневаягонами, приказом наркома обороны СССР в январе 1939 года создается специальная комиссия под председательством заместителя начальника АБТУ РККА полковника Панфилова. В период с 25 февраля по 5 марта 1939 года комиссия провела дополнительные испытания МБВ № 02 пробегом на дистанцию 1300 км по маршруту Ленинград – Псков – Полоцк – Смоленск – Вязьма – Москва. Кроме того, с 27 февраля по 2 марта мотоброневаягон испытывался стрельбой из орудий и пулеметов на Дретуньском артиллерийском полигоне. Всего было произведено 400 выстрелов из орудий и 14000 из пулеметов.

В своем заключении комиссия отмечала, что мотоброневаягон «вполне пригоден по конструктивным, эксплуатационным и боевым качествам для вооружения бронепоездных частей». Следует сказать, что общий пробег МБВ № 02 (заводские, войсковые и полигонные испытания) составил более 25000 км. Среди недостатков главными отмечались слабая броневая защита и недостаточное зенитное вооружение. Поэтому комиссия рекомендовала существующий тип МБВ Кировского завода не ставить на серийное производство, а спроектировать новый образец мотоброневаягона с устранением недостатков МБВ № 01 и № 02.

10 мая 1939 года начальник ЛБТКУКС получил распоряжение АБТУ РККА № 205966, которым предписывалось передать находящийся в распоряжении курсов мотоброневаягон МБВ № 01 Коломенскому машиностроительному заводу для монтажа на нем паросиловой установки высокого давления.

Ее разработка началась на Коломенском машиностроительном заводе еще в 1935 году. 14 марта 1936 года АБТУ РККА заключило с предприятием договор на изготовление опытного образца паросиловой установки мощностью 600 л.с. (в документах она проходит как ПВ) для ее установки в скоростной мотоброневаягон и тяжелый танк Т-35.

К концу 1936 года КБ завода закончило изготовление рабочих чертежей, а в марте

1937-го началось изготовление паровоза В5 с установкой ПВ. К 12 декабря эти работы завершили и начались испытания паровоза. По договору с АБТУ РККА планировалось в 1938 году изготовить паросиловую установку высокого давления с ведущей тележкой и смонтировать ее на МБВ № 01, однако в течение всего года Коломенский завод занимался испытанием и доработкой ПВ на паровозе В5 и кроме этого ничего не сделал. В начале 1939 года испытания паровоза были закончены (он прошел более 5000 км), и по их результатам завод начал изготовление нового котла высокого давления, турбины и компенсатора для их установки на мотоброневаягон.

В начале июня 1939 года на Коломенский завод прибыл МБВ № 01. С него демонтировали двигатель и ряд других агрегатов и провели ряд предварительных испытаний отдельных агрегатов силовой установки.

В начале 1940 года, в разгар советско-финляндской войны, АБТУ РККА затребовало от Коломенского завода привести МБВ № 01 в боеспособное состояние и передать представителям Красной Армии. 29 января главный инженер завода Яковлев направил на имя начальника АБТУ письмо следующего содержания:

«На ваш запрос по поводу мотоброневаягона отвечаем:

1. На восстановление мотоброневаягона в его прежнем виде, то есть с мотором М17 с обкаткой его в холодном состоянии – резервом потребуется 7 дней

2. То же, но с обкаткой в горячем виде – 11 дней, но тогда необходимо командировать на завод специалиста электрика, знающего МБВ и водителя.

3. Работы по монтажу паросиловой группы высокого давления на броневаягон могут быть закончены:

а. Изготовление главных паровых машин к 25 февраля;

б. Изготовление вспомогательной группы к 20 февраля;

в. Окончание испытания агрегатов на стенде к 25 марта;

монтаж на вагон и сдача его к 1 мая 1940 года.

В связи с изложенным, просим сообщить, какой вариант Вами принимается».

Получив такое письмо, АБТУ РККА приняло решение оставить мотоброневаягон для монтажа паросиловой установки и проведения испытаний. Однако только к 12 декабря 1940 года Коломенский завод изготовил отдельные узлы и агрегаты ПВ, которые начали испытывать на специальных стендах. В конце того же года АБТУ РККА установило следующий срок окончания работ: монтаж установки на МБВ № 01 – 1 апреля 1941 года, заводские испытания на 3000 км – окончить к 15 мая, сдача мотоброневаягона 1 июня 1941 года. Однако вплоть до начала Великой Отечественной войны закончить изготовление паросиловой установки высокого давления не удалось. Что касается МБВ № 01, то все это время он находился на Коломенском машиностроительном заводе с демонтированными двигателем М-17 и коробкой перемены передач.

Мотоброневаягон № 02 после проведения испытаний передали для хранения на военный склад № 37 в Москве. В сентябре того же года для решения вопроса о принятии мотоброневаягона на вооружение МБВ № 02 демонстрировали наркому обороны СССР Маршалу Советского Союза К. Ворошилову, однако окончательного решения по данному вопросу так и не было принято.

После начала советско-финляндской войны руководство АБТУ РККА приняло решение испытать мотоброневаягон в боевой обстановке. 20 декабря 1939 года МБВ № 2 направили со склада № 37 на Кировский завод «грузом большой скорости по железнодорожной накладной № 001513 со ст. Пресня пос. Октябрьские казармы до ст. Ленинград». После осмотра был составлен перечень необходимых работ по восстановлению мотоброневаягона на Кировском заводе. Предлагалось сделать сле-

«Поставить новый мотор М-17;
Поставить на диски главного фрикциона новые ферродо;
Поставить артсистемы Л-10, Л-11;
Поставить экран на крышу над зенитной установкой (сталь сырая, временная);
Сделать бронезащиту в концевых кранах;
Отремонтировать бензобак;
Сделать люк-лаз для выхода команды под машину (расширить имеющийся люк);
Поставить стекла путевых прожекторов;
Запаять бак для питьевой воды;
Заменить часы у водителя;
Исправить крепление наклонного переднего листа;
Исправить ледорезы».

Работы были проведены в короткий срок – с 22 декабря 1939-го по 4 января 1940 года. После их окончания – 5 января – был составлен акт, подписанный инженером Ф. Смирновым, мастерами Долгопольским, Тубаревым и военпредом на Кировском заводе Куриленко. Кроме указанных в приведенном выше перечне на мотоброневаягоне было сделано следующее:

«Поставлены новые выхлопные трубы;
Поставлена новая шаровая установка у запасного водителя;
Поставлены новые ПТ-1 – 3 шт. и ТОД № 2 – 3 шт.;
Поставлены колпаки перископа новой конструкции;
Снят станок зенитной пулеметной системы;
Сняты подъемные механизмы крыши;
Поставлены электрогудки новой конструкции;
Радиостанция (приемник и передатчик) заменены новыми;
Поставлено 14 плафонов и 20 стекол;
Сменена штепсельная розетка в башне № 1, у запасного водителя и в прожекторном отделении;

69. Мотоброневаягон МБВ № 02 выходит на боевую операцию. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, май 1942 года. Обратите внимание на камуфляж в виде железнодорожного пути, нанесенный на борта и крышу МБВ (РГАКФД).



Поставлено новых ламп 51 шт;

Поставлен гужон на трещине корпуса».

После проведения кратковременных испытаний в середине января 1940 года МБВ № 02 (с пушками Л-11, установленными вместо КТ-28) отправили на Карельский перешеек, в распоряжение 7-й армии Северо-Западного фронта. Первоначально он действовал самостоятельно, поддерживая артиллерийским огнем наступление своих войск в районе станции Перк-Ярви. 8 марта МБВ № 02 придала 8-му отдельному дивизиону бронепоездов. С 10 марта МБВ подавлял огневые точки финнов с открытых позиций в районе полустанка Лииматта, отвлекая на себя огонь нескольких артиллерийских и минометных батарей, тем самым облегчая продвижение вперед своей пехоты. После окончания советско-финляндской войны мотоброневаягон МБВ № 02 поступил на Ленинградские бронетанковые курсы усовершенствования командного состава танковых войск, где использовался в качестве учебной единицы.

Оба мотоброневаягона Кировского завода активно участвовали в боях Великой Отечественной войны, причем оба прошли ее до конца (упоминаемый в некоторых источниках факт гибели МБВ № 01 не соответствует действительности). Автору удалось проследить боевой путь каждого мотоброневаягона.

С началом Великой Отечественной войны мотоброневаягон МБВ № 02 был в срочном порядке приведен в боеспособное состояние. В начале июля 1941 года для него сформировали экипаж из числа бойцов и командиров ЛБТКУКС, и с 20 июля он придается бронепоезду № 60 для совместных действий. Вплоть до начала августа МБВ № 02 и бепо № 60 поддер-

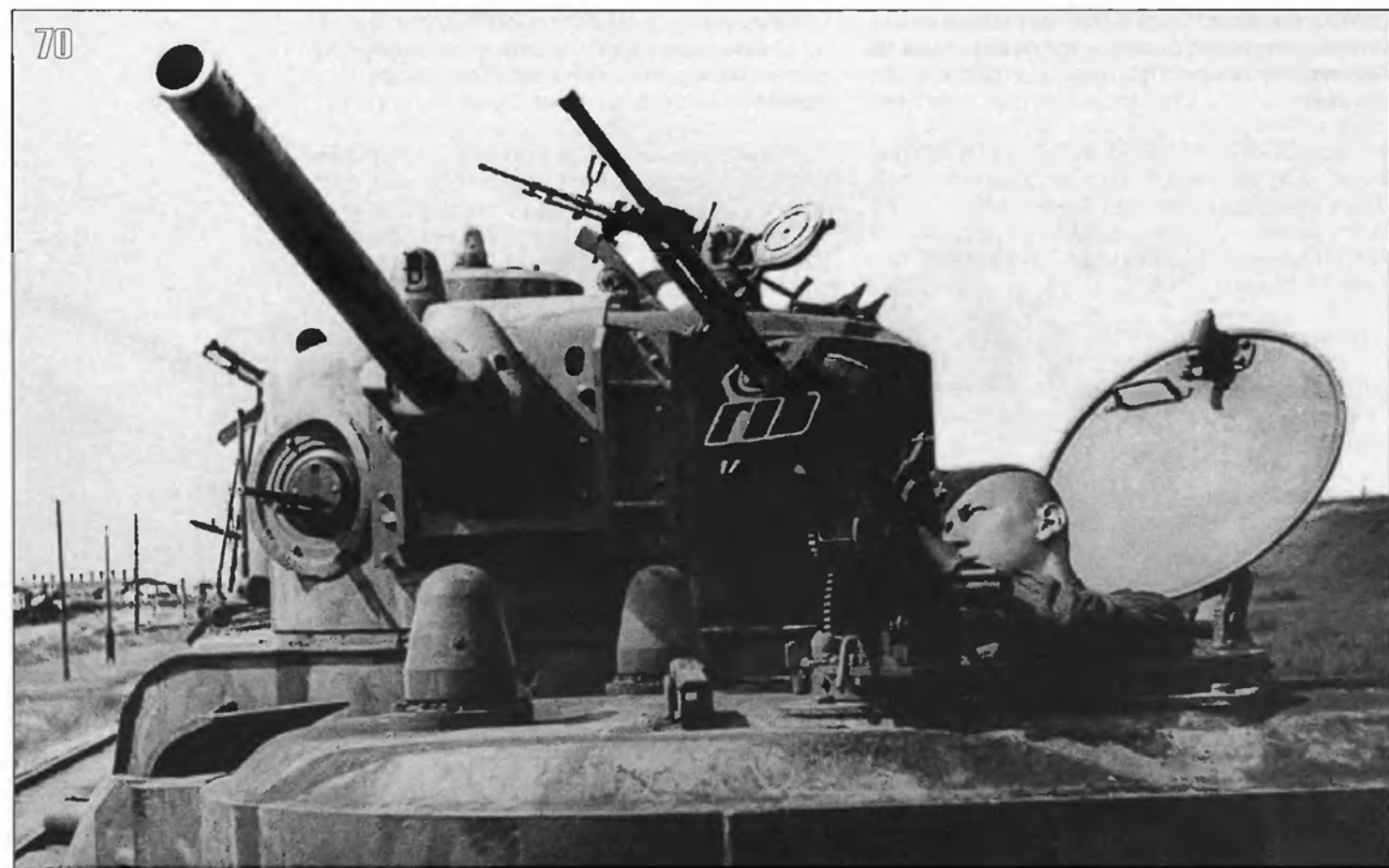
70. Обстрел немецких самолетов из зенитного пулемета ДТ мотоброневаягона МБВ № 02. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, июнь 1942 года. Хорошо видна установка пушки Л-11 в башне тана Т-28 (АСКМ).

живали наши части на участках Кингисепп – Молосковицы и Ястребино – Молосковицы. 13 августа мотоброневаягон подвергся интенсивному обстрелу немецкой артиллерией, разрушившей железнодорожные пути, «но благодаря стойкости и решительности личного состава МБВ был выведен из зоны обстрела».

18 августа МБВ и бепо № 60 перебросили в район станции Чудово, где они вошли в состав группы бронепоездов майора Головачева (кроме них в группе было два бронепоезда войск НКВД по охране железных дорог). В период с 21 по 29 августа 1941 года мотоброневаягон в составе группы поддерживал огнем своих орудий части 48-й армии, а 30 августа убыл на ремонт в Ленинград «ввиду того, что ходовые части вышли из строя и имелись пробоины и трещины брони по швам от бомбежки противника». После ремонта МБВ № 02 остался в Ленинграде, а бронепоезд № 60 после сдачи Мги отошел на Кириши и позже вошел в состав войск Волховского фронта.

Согласно сохранившегося формуляра мотоброневаягона № 02, ремонт был закончен 11 октября 1941 года, и после испытаний пробегом в 38 км его передали представителю начальника автобронетанковых войск Ленинградского фронта. С 21 октября командиром машины назначили младшего лейтенанта Г. Коновалова, до этого служившего в 24-й танковой дивизии. Сначала мотоброневаягон действовал самостоятельно на участке Северной железной дороги у станции Саперная.

10 ноября 1941 года МБВ № 02 вошел в состав бронепоезда «Народный мститель», вместе с которым на участках Рыбачское – Саперная – Усть-Ижора поддерживал огнем части



55 армии Ленинградского фронта. В мае 1942 года мотоброневаягон вошел в состав ново-сформированного 71-го отдельный дивизион бронепоездов, куда помимо него вошли бепо «Народный мститель» и «Сталинец-28». В это время командиром МБВ № 02 был назначен старший лейтенант А. Богданов. Дивизион по-прежнему действовал на участке 55-й армии в районе станции Саперная. В декабре 1942 года мотоброневаягон направили на ремонт в Ленинград, на завод имени Сталина.

Директивой штаба Ленинградского фронта от 24 января 1943 года был сформирован 14-й отдельный дивизион бронепоездов, куда включили бывший бепо № 30 «Стойкий» Краснознаменного Балтийского флота и мотоброневаягон МБВ № 02, позже получивший имя «Стремительный». Бронепоезда получили следующие номера – № 600 «Стойкий» и № 684 «Стремительный».

14-й отдельный дивизион бронепоездов до августа 1943 года поддерживал артиллерийским огнем части 23-й армии, с августа по декабрь действовал у Синявино в составе 67-й армии. В декабре 1943 года дивизион включили в 53-ю армию и с января 1944 года участвовал в боях по снятию блокады Ленинграда в районах Колпино, Саблино, Красный Бор. В это время бронепоездом № 684 «Стремительный» командовал капитан Л. Доченко. В ходе ремонта на заводе имени Сталина летом 1943 года МБВ № 02 перевооружили, заменив пушки Л-11 на 76-мм танковые Ф-34.

В мае – июне 1944 года 14-й дивизион бронепоездов артиллерийским огнем поддерживал наступление 21-й армии на Сестрорецком направлении, затем до августа прикрывал вос-

71. Мотоброневаягон МБВ № 02 возвращается на исходную позицию после артонала не немецкие позиции. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, май 1942 года. (АСКМ).

становление станций и железной дороги от атак с воздуха.

26 января 1945 года 14-й дивизион бронепоездов со станции Ленинград – Навалочная убыл в Выборг, куда прибыл 6 февраля. Здесь он дислоцировался до 10 июня 1945 года, после чего был переброшен в Ленинград, на станцию Витебская-Сортировочная. Здесь в период с 26 июня по 25 июля 1945 года 14-й отдельный дивизион бронепоездов расформировали, при этом МБВ № 02 вместе с матчастью бепо «Стойкий» передали в состав 62-го отдельного дивизиона бронепоездов, а после расформирования последнего в 1947 году МБВ № 2 поступил на военный склад № 2707 в Брянске.

С 1948 по 1951 год на МБВ № 02 провели работы по модернизации – двигатель М-17 заменили на В-2-34, упростили схему электрооборудования, демонтировали счетверенную зенитную установку. Эти работы были выполнены на вагоноремонтном заводе № 65. В 1965 году мотоброневаягон МБВ № 02 передали на хранение в Кубинку, где сейчас его можно увидеть на площадке военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники.

Как уже говорилось выше, в июне 1941 года МБВ № 01 находился на Коломенском машиностроительном заводе с демонтированным двигателем. После начала Великой Отечественной войны по распоряжению ГАБТУ РККА все работы по паросиловой установке высокого давления были прекращены, и спешно началось восстановление мотоброневаягона. 25 июля 1941 года его передали представителям военной приемки и направили в Москву. В сентябре–октябре 1941 года на Подольском





72. Экипаж бронепоезда № 684 «Стремительный» (МБВ № 02) 14-го отдельного дивизиона бронепоездов после окончания боев по снятию блокады Ленинграда. Февраль 1944 года. Хорошо видно, что мотоброневAGON перевооружен 76-мм пушками Ф-34, установленными в башни танка Т-28 вместо Л-11 (АСКМ).

машиностроительном заводе имени Орджоникидзе, производившим бронекорпуса для танков Т-40 и Т-60, была проведена экранировка корпуса и башен мотоброневАгона 15–25 мм бронелистами, в результате суммарная толщина брони МБВ № 01 составила 30–40 мм. В ноябре мотоброневАгон направили в распоряжение запасного полка бронепоездов. Здесь для него утвердили временный штат МБВ – 64 человека, из них 10 находились вне броневАгона (техник-артиллерист младший, мастер оружейный пулеметный, заведующий делопроизводством (казначей), шофер, санитар, сапожник, кладовщик продсклада, дорожный мастер, старший кондуктор).

В декабре 1941 года мотоброневАгон под командованием младшего лейтенанта Розовского вошел в состав формируемого 30-го дивизиона бронепоездов, куда помимо него включили бепо «Молотовский рабочий». Формирование дивизиона велось в Москве (депо Люблино).

28 февраля 1942 года 30-й отдельный дивизион бронепоездов получил приказ убыть на Северо-Западный фронт, и к 5 марта он сосредоточился на станции Быльчино Калининской железной дороги и вошел в состав 34-й армии. В период 16–18 марта бронепоезда поддерживали наступление пехоты на станции Лычково. 18 марта в результате налета 9 бомбардировщиков Ю-88 матчасть дивизиона получила серьезные повреждения, и МБВ № 01 был выведен для восстановления на Ярославский паровозоремонтный завод. 23 мая дивизион убыл в Москву, а отсюда 14 июля 1942 года – в состав 28-й армии Сталинградского военного округа. 20 августа дивизион прибыл в Астрахань, а 27 августа, переправив-

шись через Волгу занял позицию на стыке Северо-Кавказского и Сталинградского фронтов. 3 сентября 1942 года огнем бронепоездов дивизиона была отражена попытка немецких частей перерезать железную дорогу Кизляр – Астрахань, а затем до конца ноября 30 ОДБП прикрывал железную дорогу от атак с воздуха.

15 апреля 1943 года дивизион передали 44-й армии Южного фронта и он занял участок Ростов – Таганрог. В течение июня – августа бронепоезда дивизиона огнем орудий поддерживали действия пехотных частей, обстреливали немецкие тылы, катера на море и цели в Таганроге. 29–30 августа 30 ОДБП поддерживал наши части, ведущие бой за Таганрог, после чего его вывели в Ростов. С 25 сентября по 7 декабря 1943 года мотоброневАгон МБВ № 01 проходил ремонт на Тамбовском паровозоремонтном заводе, после чего 30-й дивизион вошел в состав 51-й армии 4-го Украинского фронта и до апреля 1944 года обстреливал немецкие позиции на Чонгарском перешейке. При этом бронепоезд № 2 (МБВ № 01), имевший на вооружении 76-мм пушки КТ-28, производил обстрел переднего края обороны противника, а бепо № 1 с пушками Ф-34 вел контрбатарейную борьбу.

9–11 апреля 1944 года 30-й дивизион поддерживал огнем наступление наших частей на Чонгарском перешейке, а после прорыва немецкой обороны и освобождения Крыма в мае вошел в состав Отдельной Приморской армии и сосредоточился в Симферополе, а в августе 1944 года 30 отдельный дивизион бронепоездов был расформирован.

МотоброневАгон МБВ № 01 был направлен на ремонт и перевооружение (вместо КТ-28

он получил 76-мм танковые пушки Ф-34), после чего в феврале 1945 года вошел в состав 59-го отдельного дивизиона бронепоездов 1-го Белорусского фронта, в котором и закончил войну. После расформирования дивизиона летом 1947 года МБВ № 01 передали 8-му дивизиону бронепоездов, а после того, как и он был расформирован в августе 1953 года мотоброневагон поступил на военный склад № 2707 в Брянске. Автор не располагает сведениями о том, проводилась ли на МБВ № 01 замена двигателя М-17 на В-2-34. Что стало с этим мотоброневагоном пока установить не удалось, скорее всего, он был сдан в металлолом в 1960-х годах.

ПРОЕКТ МОТОБРОНЕВАГОНА МБВ-41. 3 марта 1940 года директор завода «Красный Профинтерн» Бебенин направил начальнику автобронетанкового управления Красной Армии коммору Д. Павлову письмо с проектом нового мотоброневагона:

«Учитывая международную обстановку, значение обороны и защиты границ нашей социалистической родины, завод «Красный Профинтерн» проявляя инициативу в деле обеспечения Красной Армии лучшими, мощными и стойкими средствами вооружения, разработал эскизный проект мощной боевой единицы мото-броневана на железнодорожном ходу, который предлагается при этом для вашего рассмотрения.

Мотоброневагон несет на себе в основном следующее вооружение: гаубица калибра 152-мм и 2 спаренные установки пушек по 76 и 45-мм, кроме того, предусматриваются бортовые пулеметы.

Мотоброневагон общей длиной 21,57 м покоится на 11 осях, из которых 2 оси являются сцепными. Передача движения механическая по типу мотоброневагона Кировского завода. В качестве двигателя применя-

ется дизель В-2 завода № 75, работающий на соляровом масле.

Мотоброневагон защищается мощной броней толщиной в ответственных местах до 76 мм, способной снимать 76-мм снаряд с любой дистанции. Общий вес мотоброневагона 190 тонн, предельная скорость движения 50 км/ч.

Прошу вашего принципиального рассмотрения предлагаемого эскизного проекта машины.

Приложение: проект и пояснительная записка».

Рассмотрев предложение директора завода «Красный Профинтерн» Павлов красным карандашом наложил на письмо следующую резолюцию: «Считаю, что для такого вагона нет задач. Надо сначала определить какие задачи будет выполнять, а потом делать выводы. Т.к. дороги будут портить, дороги будут загружены, где и зачем применять при наличии танков и артиллерии не уясняю».

Несмотря на негативную оценку представленного проекта Павловым, руководство завода нашло поддержку у наркома тяжелого машиностроения Казакова, вышедшего на наркомат обороны. В результате обсуждения предложенный проект не удовлетворил военных, которые обещали выдать заводу «Красный Профинтерн» тактико-технические требования на разработку нового образца мотоброневагона. Правда, с выдачей требований в наркомате обороны не торопились – первое их обсуждение прошло в конце ноября 1940 года. После внесения ряда изменений, тактико-технические требования были утверждены ГАБТУ РККА в конце декабря 1940 года, а 14 января 1941 года их направили специальному конструкторскому бюро 2 (СКБ-2) завода «Красной Профинтерн». Новая боевая машина получила индекс МБВ-41. При его конструировании предполагалось учесть опыт испытаний

73. Мотоброневагон МБВ № 01 в составе 30-го отдельного дивизиона бронепоездов. Москва, январь 1942 года. Хорошо видна экранировка корпуса и башен, а также рисунок рельсов, нанесенный для маскировки от вражеской авиации (ЦАМО).



74



и эксплуатации мотоброневагонов Кировского завода, а также последние разработки отечественных двигателестроителей.

В апреле 1941 года эскизный проект МБВ-41 был представлен на рассмотрение АБТУ РККА. В пояснительной записке, подписанной директором «Красного Профинтерна» Бебенгиным и главным конструктором завода по спецпроизводству Чернышевым, говорилось:

«Мотоброневагон представляет собой самостоятельную боевую железнодорожную единицу, перемещающуюся по железной дороге от установленного на ней дизель-мотора с механической передачей, вооруженную пушками, пулеметами, а также зенитной крупнокалиберной установкой, и имеющую мощную броню толщиной до 45 мм. Предназначается мотоброневагон в основном для поражения живой силы, технических и огневых средств противника в районе железных дорог в общевойсковом бою, а также для охраны важных железнодорожных пунктов».

Корпус МБВ-41 был запроектирован сварным, из бронелистов толщиной 45 мм (борта), 15–20 мм (крыша и защита ходовой части). Внутри он делился броневой 10 мм перегородкой с дверью на моторное и боевое отделения. В бортах имелось две двери для посадки экипажа, а также отверстия для стрельбы из револьвера, закрываемые специальными пробками и лючки для выброски гранат. Кроме того, в полу размещался люк для аварийного выхода под мотоброневагон.

Корпус крепился к сварной раме, опирающейся на две трехосные тележки (ведущую и поддерживающую) «через посредство пятинок со сферическими поверхностями».

Ведущая тележка имела два ведущих (диаметром 1020 мм) и один поддерживающий (1050 мм) скаты, причем для «улучшения вписывания в кривую радиуса 150 м расположенный в середине один из ведущих скатов сделан безребордным». Поддерживающая тележка имела колеса диаметром 1050 мм, «рессорное подвешивание обеих тележек комбинированное с полуэллиптическими специальными пружинами». Конструкция ходовой части предусматривала возможность перехода на Западно-Европейскую колею 1430 мм. Для подъема МБВ-41 в его раме крепились 4 пневматических домкрата грузоподъемностью 28400 кгс каждый. Понятый ими мотоброневагон можно было переместить на параллельный путь, «для чего под каждый домкрат необходимо подставлять салазки от обычного 20-тонного домкрата».

Вооружение МБВ-41 состояло из двух 76,2-мм пушек Ф-34, спаренных с пулеметом ДТ (в башнях № 1 и 2), двух 12,7-мм пулеметов ДШК (в литой башне № 3) с возможностью стрельбы по самолетам (углы вертикального обстрела от -5 до +85 градусов) и четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых установках. Артиллерийские башни проектировались сварными, на башне № 1 размещалась командирская рубка, в которой монтировалась стереотруба и прибор ПТК. Для стрельбы из орудий использовались прицелы ПТ-1 и ПТК. Боекомплект состоял из 300 76,2-мм выстрелов, 6000 патронов к ДТ, 4020 к ДШК и 12500 к Максимам.

В моторном отделении размещался дизельный двигатель В-5 мощностью 700 л.с. с трансмиссией. В последней главным образом использовались агрегаты, «проверенные в эксплуатации на танках, а также мотоброневаягоне Кировского завода». Трансмиссия включала в себя главный фрикцион, коробку перемены передач с муфтой свободного хода и реверсом, эластичные муфты, бортовую передачу, отбойный вал и дышлового устройства. За исключением главного фрикциона, используемого от танка КВ, все остальные механизмы заимствовались от мотоброневаягона Кировского завода.

Для охлаждения двигателя применялись два водяных радиатора и вентилятор с танка КВ. Запуск двигателя осуществлялся двумя стартерами СМТ-4628 мощностью 6 л.с., установленными на корпусе коробки перемены передач. Кроме того, предусматривался аварийный запуск сжатым воздухом от двух баллонов в 200 атмосфер. Топливные баки емкостью 1100 л обеспечивали МБВ-41 запас хода до 700 км.

Управление МБВ-41 осуществлялось с двух постов управления – переднего, в отделении зенитной установки и заднего, в моторном отделении. Внешняя связь осуществлялась радиостанцией РСМК, установленной в специальном помещении, обитым изнутри звуконепроницаемым материалом. Внутренняя связь телефонная, на 9 абонентов. Электрооборудование мотоброневаягона питалось от 4 динамо-машин – одной мощностью 1 кВт, 24 В, установленной на главном валу двигателя В-5, и трех, работавших от вспомогательных двигателей Л6/2.

Проект был рассмотрен в АБТУ РККА в конце апреля 1941 года, и в начале мая военные направили ряд предложений о внесении в конструкцию мотоброневаягона ряда изменений. Главными из них были: использование башен с вооружением и элементов трансмиссии от танка Т-34, находящегося в серийном производстве, а также изменение размещения вооружения для более эффективного его использования в бою. СКБ-2 завода «Красный Профинтерн» провело необходимые доработки в мае–июле 1941 года. Было выполнено несколько вариантов мотоброневаягона (главным образом они различались расположением вооружения), которые директор завода Гоциридзе направил в бронетанковое управление АБТУ РККА 29 июля 1941 года:

«По вопросу: МБВ-41 и ТБД-41.

В соответствии с Вашим письмом № 146524-с от 9 мая 1941 года за № БЗ-373, нами выполнены проектные работы по МБВ-41 и ТБД-41, которые при этом препровождаем для выбора вариантов и утверждения их.

Материалы направляются нижеследующие:

1. по МБВ-41:

- а) чертежи Э-14 и Э-15 – второй вариант;
- б) чертежи Э-16 и Э-17 – третий вариант;
- в) чертежи Э-18 и Э-19 – четвертый вариант;

г) пояснительная записка к МБВ-41...»

Однако в августе 1941 года началась эвакуация завода «Красный Профинтерн» – немцы были уже на подступах к Брянску. Поэтому все работы по МБВ-41 свернули. Как выглядели представленные 29 июля 1941 года три варианта МБВ-41 обнаружить пока не удалось.



В ГОДЫ ВОЙНЫ

В годы Великой Отечественной войны строительство бронедрезин носило спонтанный характер и было весьма небольшим. Тем не менее, в 1941 году были попытки наладить их серийный выпуск. Так, 25 ноября 1941 года начальник управления бронепоездов и бронемашин полковник Чабров направил на утверждение тактико-технические условия на бронедрезину БД-41:

«1. Легкая бронедрезина монтируется на шасси автодрезины У² производства Калужского завода.

2. Перед бронировкой с автодрезины снимаются кузов и пол. Рессоры усиливаются добавлением одного коренного листа. Педаль муфты включения и рычаг акселератора переделываются для более удобного пользования ими.

3. Основу броневого корпуса БД-41 составляет корпус танка Т-40.

4. До постановки броневого корпуса танка на шасси дрезины все внутренние агрегаты танка и ходовая часть демонтируются.

5. Корпус танка устанавливается на раму автодрезины с просветом 150 мм. Корпус устанавливается в направлении продольной оси дрезины с таким расчетом, чтобы задний срез корпуса танка совпадал с внешней гранью заднего бруса рамы дрезины.

6. Корпус танка укрепляется к раме дрезины с помощью 4 лап на заклепках, с использованием под заклепки существующих отверстий в корпусе танка.

7. В корпусе вырезаются отверстия для радиатора и входных дверей. Двери изготавли-

ваются из 2-слойного 10 мм железа и ставятся на петлях и внутренних запорах.

8. В нижней части дрезина укрывается железом толщиной 10 мм (лобовой и нижний листы 8 мм). Над буксами ставятся дверцы на петлях.

9. В передней части дрезины ставится откосный лист толщиной 10 мм. Образующееся пространство между ним и передним откосным листом корпуса танка используется для установки бензобака и хранения инструмента. Для укрытия бензобака ставятся дополнительные листы толщиной 7 – 8 мм.

10. Бронировка радиатора состоит из жалюзи с постановкой впереди металлического листа толщиной 10 мм.

11. Пол дрезины металлический (3 мм) с деревянным настилом. В задней части делается лаз размером 450х450 мм.

12. Внутри дрезины устанавливаются 2 откидных сиденья (кроме сидений для башенного стрелка и водителя).

13. Кроме имеющихся смотровых щелей в задней части прорезаются 3 щели: 2 по бокам, 1 сзади. Смотровые щели должны закрываться задвижками, установленными снаружи и укрепленными изнутри.

14. Внутри дрезины устанавливается электроосвещение, состоящее из двух постоянных и 1 переносной точек.

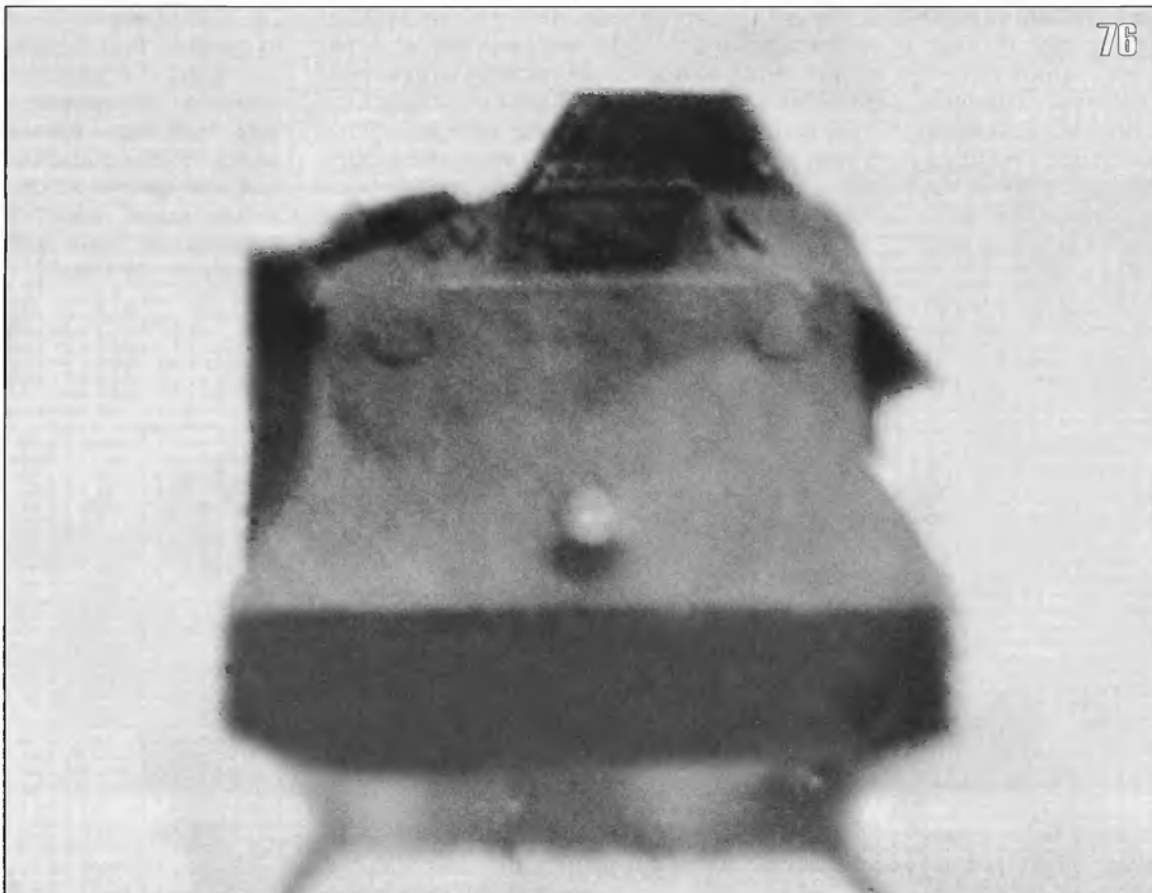
15. Вооружение дрезины – пулеметы ДШК обр. 1938 г. и ДТ в башне.

16. Дрезина окрашивается внутри в светлый цвет, снаружи в защитный.

17. Приемка дрезины производится представителем ГАБТУ КА».

На следующий день, 26 ноября требования на БД-41 были утверждены начальником Глав-

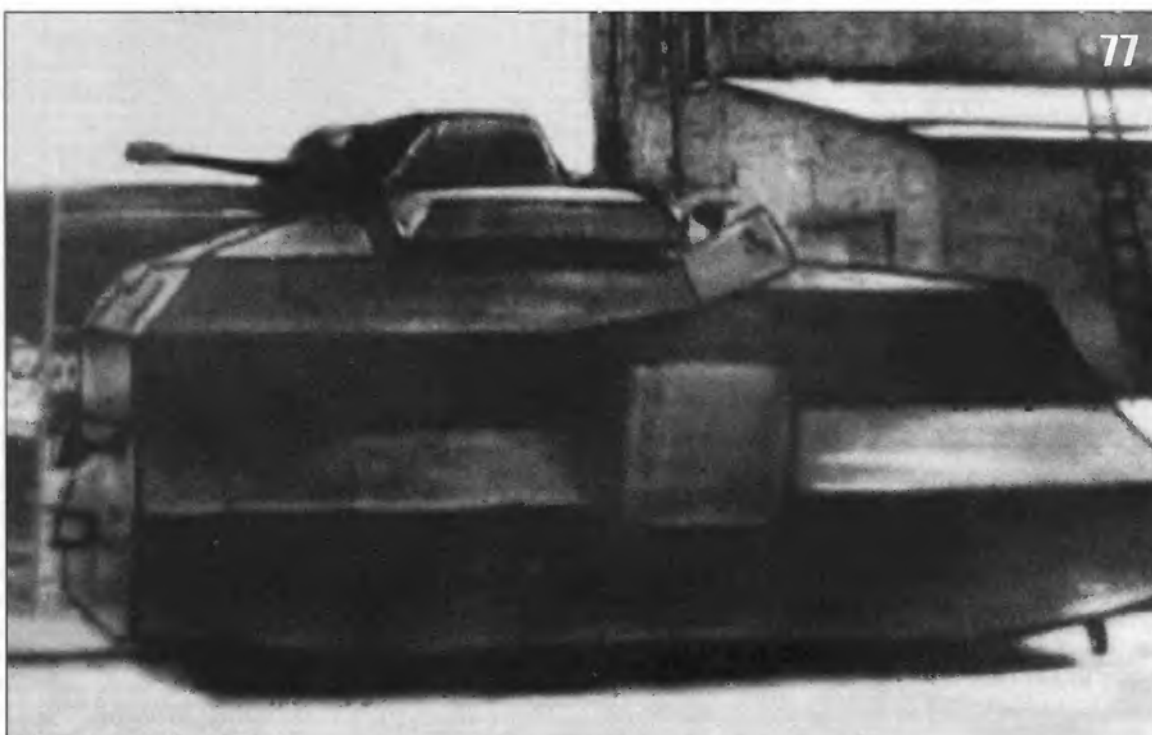
75. Бронедрезина БД-41, построенная на заводе имени Войтовича. Москва, январь 1941 года. На ней используется башня с 37-мм пушкой от двухбашенного Т-26. Корпус танка Т-40 в конструкции этой бронедрезины не использовался (АСКМ).



76, 77. Очень плохие фотоснимки бронедрезины БД-41, сделанные на заводе имени Войтовича в декабре 1941 года. Несмотря на их невысокое качество видно, что в конструкции этой дрезины использовался корпус с башней от танка Т-40 (АСКМ).

ного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенантом танковых войск Федоренко и переданы на московский вагоноремонтный завод имени Войтовича (ныне Московский завод по модернизации и строительству вагонов имени Войтовича, шоссе Энтузиастов, 4). Заводу поручалось в срочном порядке разработать рабочие чертежи и развернуть выпуск бронедрезин БД-41, используя корпуса не подлежащих ремонту танков Т-40.

Следует сказать, что к этому времени завод имени Войтовича был эвакуирован в Красноуфимск, поэтому перед оставшимся в Москве небольшим коллективом стояла очень трудная задача – не хватало оборудования, материалов, квалифицированных специалистов. Тем не менее, рабочие и инженеры справились – с 5 декабря 1941-го по 11 февраля 1942 года они передали Красной Армии 5 бронедрезин БД-41. В отчете завода имени Войтовича о работе в годы войны об этом сказано кратко –



произвели «бронирование автодрезин типа У^а путем пересадки на них корпуса танка Т-40».

Судя по фотографиям, как минимум на двух БД-41 башни Т-40 заменили башнями двухбашенного Т-26, при этом на одной из них корпус Т-40 не использовался. Кроме того, хорошо видно, что бронирование произведено грубо, и с отклонением от утвержденных в ГАБТУ условий. Тем не менее, работа была сделана и БД-41 поступили на вооружение бронепоездных частей, правда куда конкретно – пока установить не удалось. Достоверно известно, что одна из них в 1943–1944 годах действовала в составе 7-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Следует сказать, что судя по документам ГАБТУ завод имени Войтовича был не единственным предприятием Москвы, изготавливавшим бронедрезины. Согласно «Отчета о работе Управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941–1945 г.», составленного в 1945 году сказано: «В течении 1942 г. было изготовлено 7 бронедрезин на шасси мотовоза М^{3/2} и автодрезин У^а. Бронедрезины изготавливались с использованием корпусов башен легких танков на заводе НКПС им. Войтовича и в депо Московского жд. узла». Однако автор не располагает информацией о том, что за дрезины на шасси мотовоза были изготовлены.

Строительство БД-41 пожалуй было единственным случаем во время Великой Отечественной войны, когда изготовление бронедрезин велось по директиве «сверху» (в отличие, например, от строительства бронепоездов, которое как правило, велось по постановлениям ГКО – Государственно Комитета Обороны). Часто факт изготовления бронедрезины подтверждается фотографией, но никаких других данных о ее постройке найти не удастся, хотя в отдельных случаях удастся найти и документы. Следует сказать, что число бронедрезин, изготовленных на предприятиях бывшего СССР в годы Великой Отечественной войны было невелико, и едва превышало 20 единиц. В качестве базы для них использовались шасси мотовоза М^{3/2} или дрезины У^а – они более всего подходили для бронирования, и довольно большое их количество эксплуатировалось на железных дорогах СССР в предвоенные годы.

Использование в конструкции бронедрезин частей разбитых и не подлежащих ремонту танков де было единственным на заводе имени Войтовича. Похожая конструкция (правда, в одном экземпляре) была изготовлена и в Ленинграде.

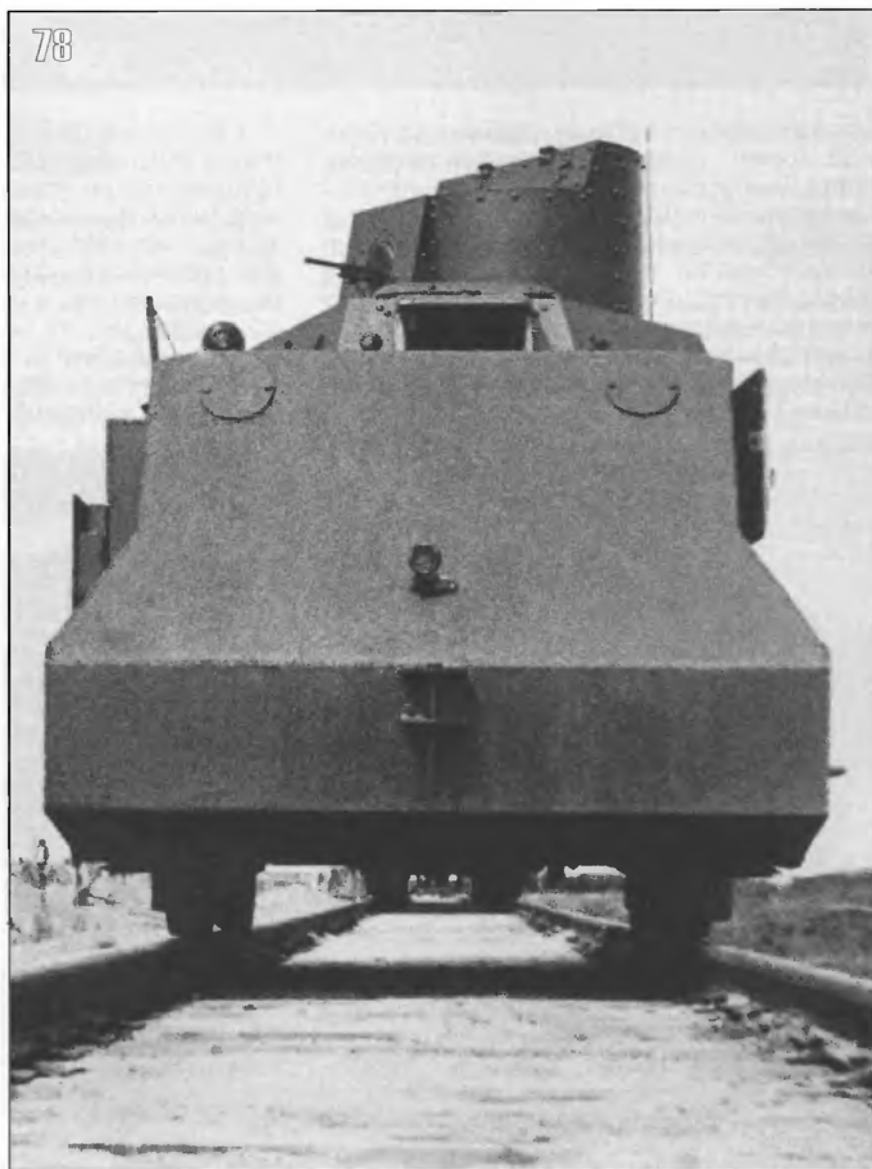
В августе 1941 года работники Ленинград – Варшавской железной дороги начали строительство бронепоезда для Красной Армии. К 23 сентября состав был готов, и начались работы по установке вооружения. Одновременно по инициативе Ленинского райкома ВКП(б) для усиления бронепоезда на заводе имени Кирова «была оборудована бронедрезина с вооружением из 8 пулеметов и двумя вращающимися башнями». Дрезина поступила на укомплектование бронепоезда Народный мститель», который позже вошел в состав 71-го дивизиона бронепоездов. Судя по документам, она использовалась в составе бронепоездных частей Ленинградского фронта до лета 1945 года.

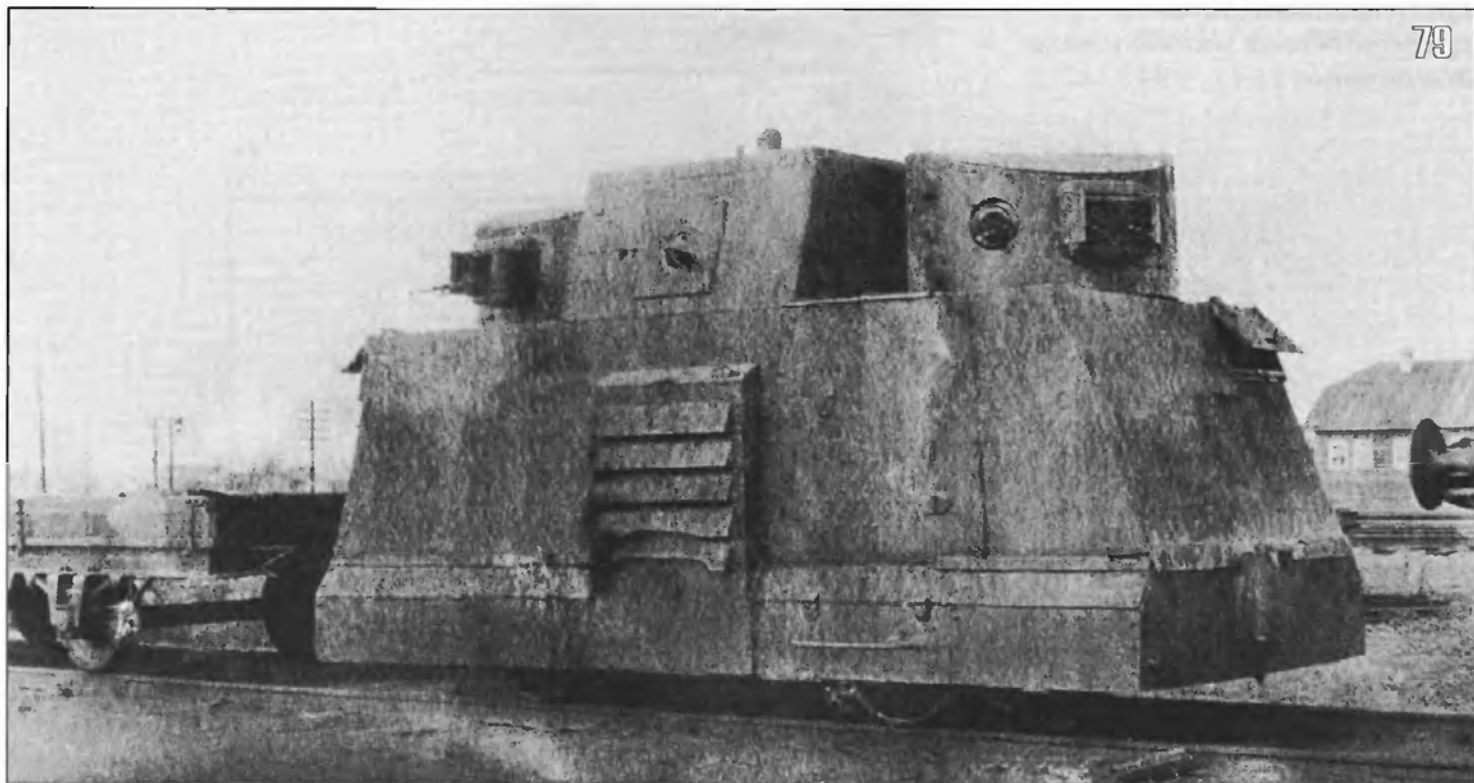
На сегодняшний день известно только одна фотография этой боевой машины, на которой видно, что при ее постройке использовались башни от танков БТ-2, причем с пулеметным вооружением. Правда, не удалось достоверно установить, какая база использовалась при изготовлении – У^а или мотовоз М^{3/2} (по мнению автора, это М^{3/2}).

В начале ноября 1941 года на Ворошиловградском паровозостроительном заводе по чертежам технического отдела 28-й отдельной железнодорожной бригады были изготовлены «бронемотовоз и бронедрезина, вооруженные пулеметами». Они поддерживали бронепоезда № 2 «За Родину», 6 и 11 в боях 19–21 ноября 1941 года в боях у Голубовки и станций Водопровод и Сентяновка, но никаких сведений о конструкции, вооружении и дальнейшей судьбе этих машин найти пока не удалось, как и нет пока их изображений.

Нет никаких данных и о бронедрезине, изготовленной на Харьковском вагоноремонтном заводе, который работал до 18 сентября 1941 года. В отчете о работах предприятия за 1941 года, направленном в управление вагоноремонтных предприятий НКПС, сказано: «В августе завод получил от командования Юго-Западного фронта задание – построить

78. Бронедрезина БД-41 на разведке пути. Карельский фронт, 7-й отдельный дивизион бронепоездов, лето 1944 года. Хорошо видно, что при строительстве этой дрезины использовался корпус танка Т-40 и пулеметная башня двухбашенного Т-26 (ЦМВС).





4 бронеплощадки и одну моторизированную бронированную дрезину».

Есть фотография бронедрезины бронепоезда «Железняков» (напомню, что он действовал в осажденном Севастополе с осени 1941-го до лета 1942 года), отправляющейся на разведку пути весной 1942 года. Никакой информацией о постройке и эксплуатации этой боевой единицы автор не располагает.

Последняя известная автору бронедрезина упоминается в документах управления бронепоездов и бронемашин мая 1942 года. Она имела на вооружении два 82-мм миномета и «пулемет ДП, установленный за щитом». В состав какого дивизиона бронепоездов она входила, пока установить не удалось.

В годы Великой Отечественной войны у нас в стране велось проектирование и изготовление более мощных бронепоездных единиц – мотоброневагонов, или как их часто называли в документах «бронированных автомотрис». Правда, большая часть из них так и осталась на бумаге. Это объясняется тем, что большая часть проектов была выполнена в 1943–1944 годах, когда роль бронепоездов в боевых действиях была заметно ниже, чем в первый период войны. Тем не менее, по мнению автора, разработки этих автобронемоторис представляет как исторический, так и технический интерес. Ниже дается информация об этих проектах в хронологическом порядке.

РАБОТЫ КОЛОМЕНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА. В декабре 1941 года Коломенский машиностроительный завод им. В. Куйбышева (вернее то, что осталось в Коломне после эвакуации завода в Киров в октябре 1941 года) начал ремонт танков KB и дизельных двигателей В-2К. Это послужило материальной базой для начала проектирования «нового тепловоза-автомоторисы с мощным броневым покрытием и вооружением». Работы велись инженерами Ароновым и Утки-

ным под руководством под руководством Лебедянского, известного конструктора паровозов (еще перед войной по заданию АБТУ РККА он работал над проектом бронетепловоза). Работы по новому проекту шли очень быстро, и в феврале 1942 года бронееавтомоториса, получившая имя «Красная звезда», была готова.

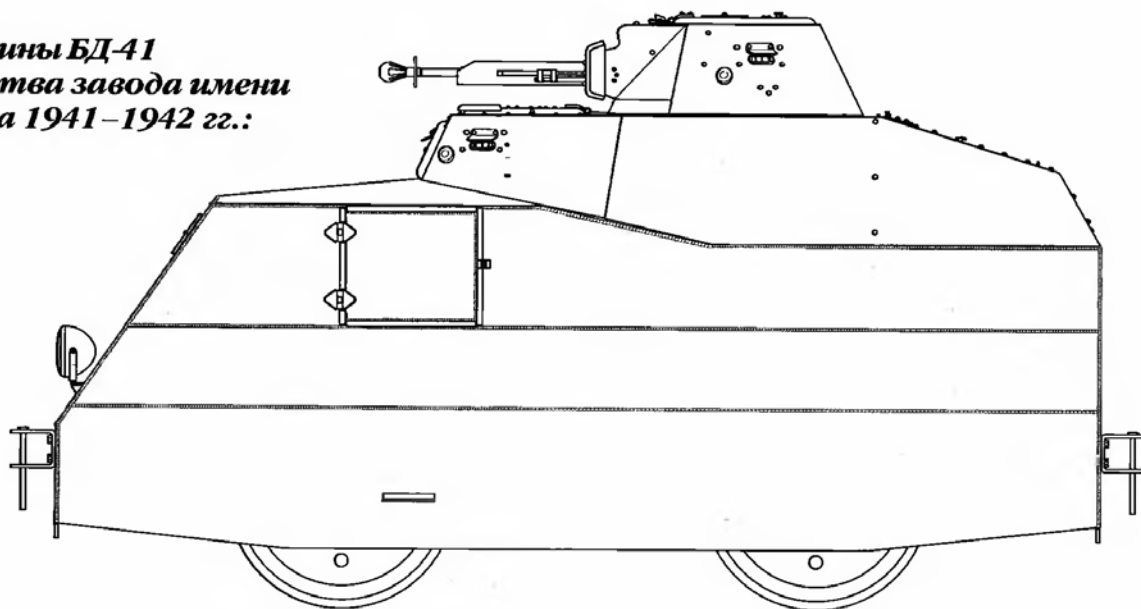
Ее корпус состоял из двух продольных двутавровых балок и каркаса из уголков, к которым крепились 45 мм броневые плиты. Корпус устанавливался на двух двухосных тележках одинаковой конструкции. На каждой из них устанавливался двигатель В-2К, коробка перемены передач, радиаторы и бортовые передачи от танка KB, топливный и масляный баки, пусковые баллоны со сжатым воздухом, аккумуляторные батареи и тормозное устройство. Двигатель через главный фрикцион соединялся с коробкой перемены передач и бортовыми редукторами, от которых «вращающий момент передавался цепями Галля при помощи звездочек, на колеса первой сцепной оси». Первая и вторая оси, используемые от паровоза серии Су, связывались между собой спарниками. Кроме того, от тендера паровоза Су были заимствованы рессоры, колодки и элементы подвески.

Пост управления движением бронедрезины находился в центральной части кузова. Водитель мог наблюдать за движением через специальные окошки и смотровые щели. Передний и задний двигатели выключались ножными педалями, действующими на главные фрикционы. Приборы управления движением целиком использовались от танка KB. Вооружение «Красной звезды» состояло из 76-мм пушки ЗИС-5, четырех пулеметов ДТ – два в башне и два в бортах корпуса – и одного ДШК на специальной зенитной установке.

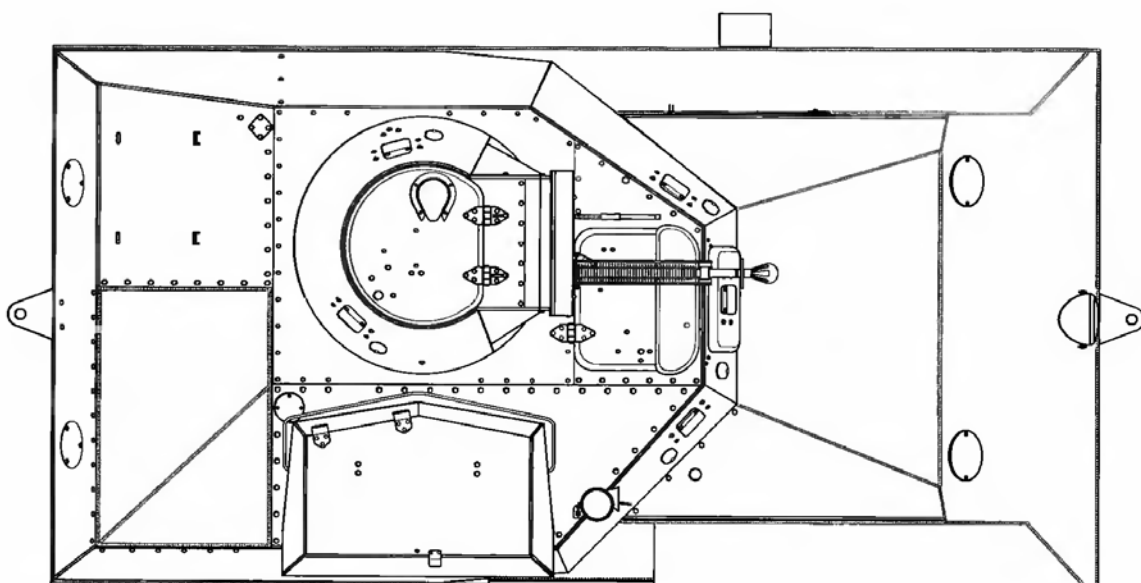
Использование двух ведущих тележек и двух двигателей для переднего и заднего хода объяснялось очень просто – после эвакуации на заводе в Коломне не стало зуборезных

79. Бронедрезина постройки завода имени Кирова с двумя башнями от танков БТ-2 с пулеметным вооружением. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, май 1942 года (АСКМ).

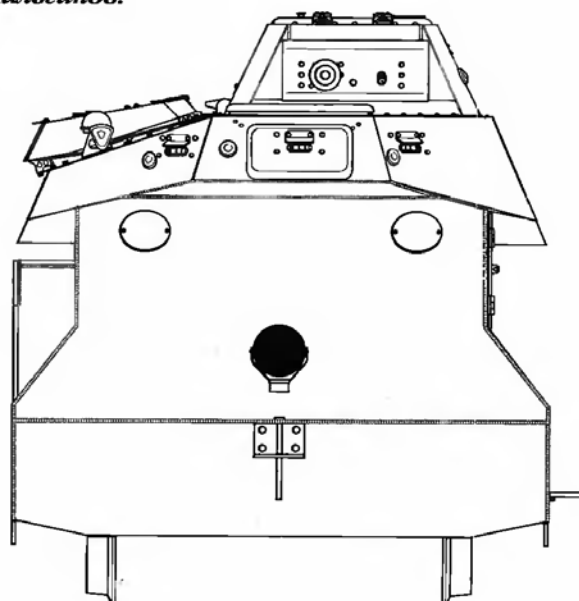
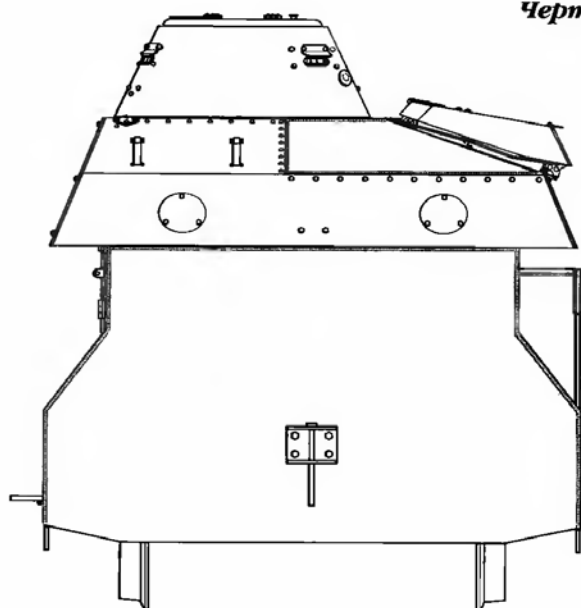
Бронедрезина БД-41
производства завода имени
Войтовича 1941–1942 гг.:

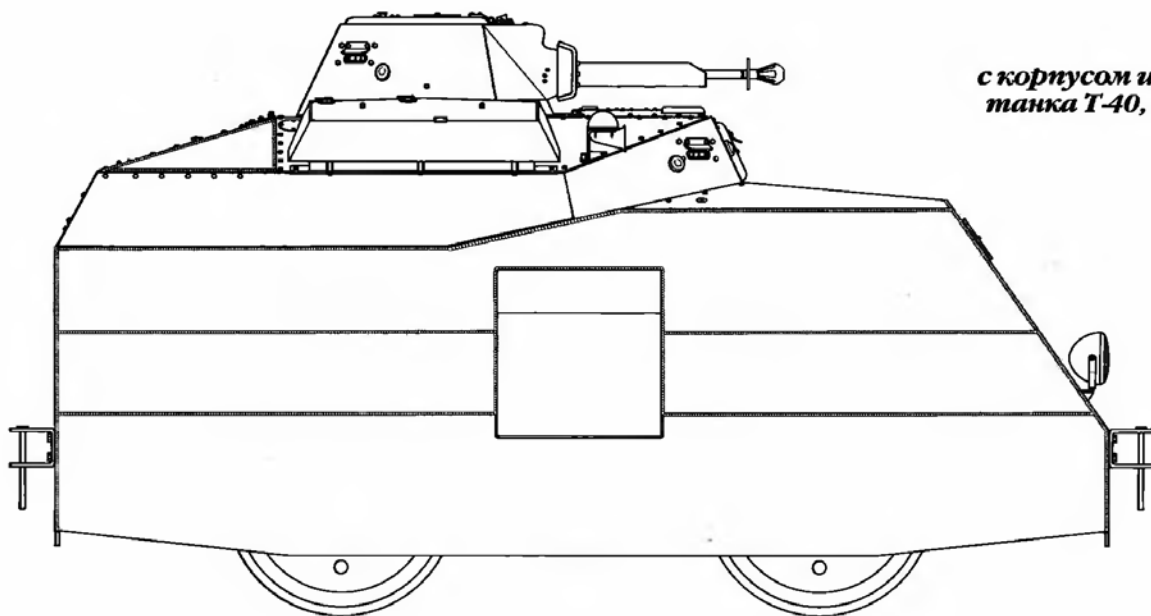


с корпусом и башней от танка Т-40.

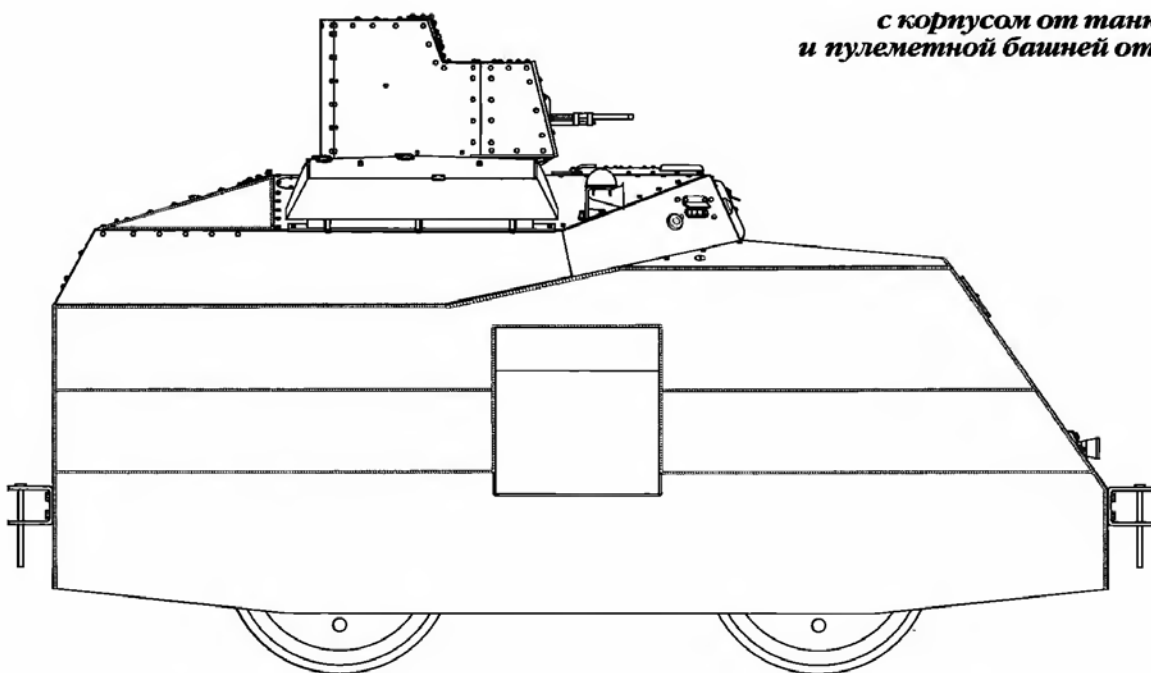


Масштаб 1:35.
Чертеж выполнил В. Мальгинов.

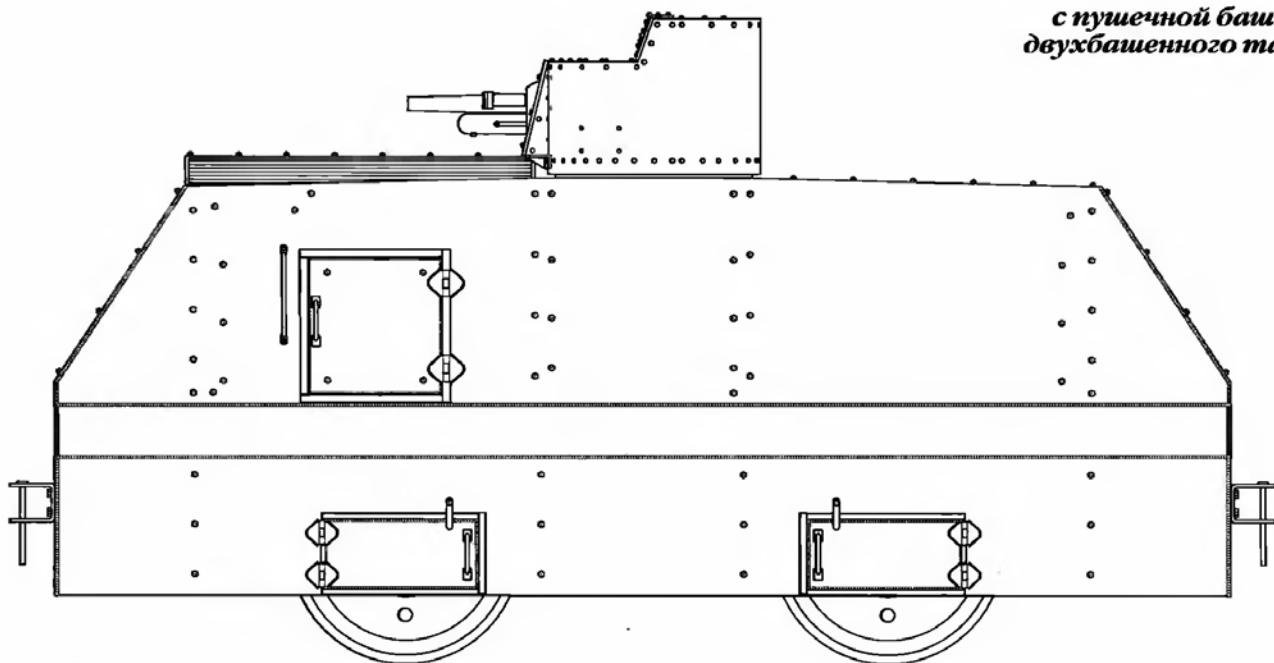




*с корпусом и башней от
танка Т-40, вид справа*



*с корпусом от танка Т-40
и пулеметной башней от танка Т-26*



*с пушечной башней от
двухбашенного танка Т-26*

станков, пригодных для изготовления деталей реверсной коробки передач. Тем не менее, конструкторы завода предусмотрели возможность дальнейшей модернизации «Красной звезды». Так, в своем письме в ГАБТУ в феврале 1942 года Лебединский писал: «В дальнейшем машина может быть легко модернизирована на базе первого опытного образца: поднята скорость переднего и заднего ходов конструкцией нового реверсивного редуктора, оставлена одна движущая тележка, взамен же второго мотора поднята огневая мощь и запасы вооружения. Форма брони также может быть улучшена заменой плоских стенок наклонными».

Испытания броневомотрисы выявили ряд существенных недостатков в конструкции ведущих тележек и силовой установки в целом. В результате, машина большую часть времени чинилась на заводе, и только к июню 1942 года удалось довести «Красную звезду» до рабочего состояния.

Предъявленная представителям управления бронепоездов и бронемашин ГАБТУ броневомотриса Коломенского завода не вызвала у военных энтузиазма. При рассмотрении проекта машины в июне месяце 1942 года военные предложили внести в конструкцию ряд изменений, в частности установит реверсную коробку перемены передач, увеличить скорость до 70 км/ч и «в целях надежности работы цепную передачу заменить полностью на дышловую». Однако это сделано не было, поэтому дальнейшие работы по «Красной звезде» были признаны неперспективными. Например, заместитель начальника главного бронетанкового управления ГАБТУ Красной Армии генерал-майор технических войск Лебедев в своем письме высказывался о ней так:

«Броневомотриса создана без учета ранее построенных и разработанных конструкций

80. Бронедрезина из состава бронепоезда «Железняков» отправляется на разведку пути. Севастополь, май 1942 года. Хорошо видно, что дрезина не имеет башни (АСКМ).

подобных боевых единиц и без учета военного опыта. При разработке проекта, заводом не были даже учтены основные моменты тактико-технических требований ГАБТУ Красной Армии. Основным принципиальным недостатком построенного образца является неправильное решение задачи реверсирования хода, тогда как в предшествующих образцах эта задача решалась вполне удовлетворительно.

В данном образце для обратного хода установлена вторая силовая группа. Конструкция ходовой части (тележек), передачи движения на колесные пары и внутреннего оборудования не отработаны даже еще в ходе проектирования. В настоящее время броневомотриса не доведена до условий надежной эксплуатации.

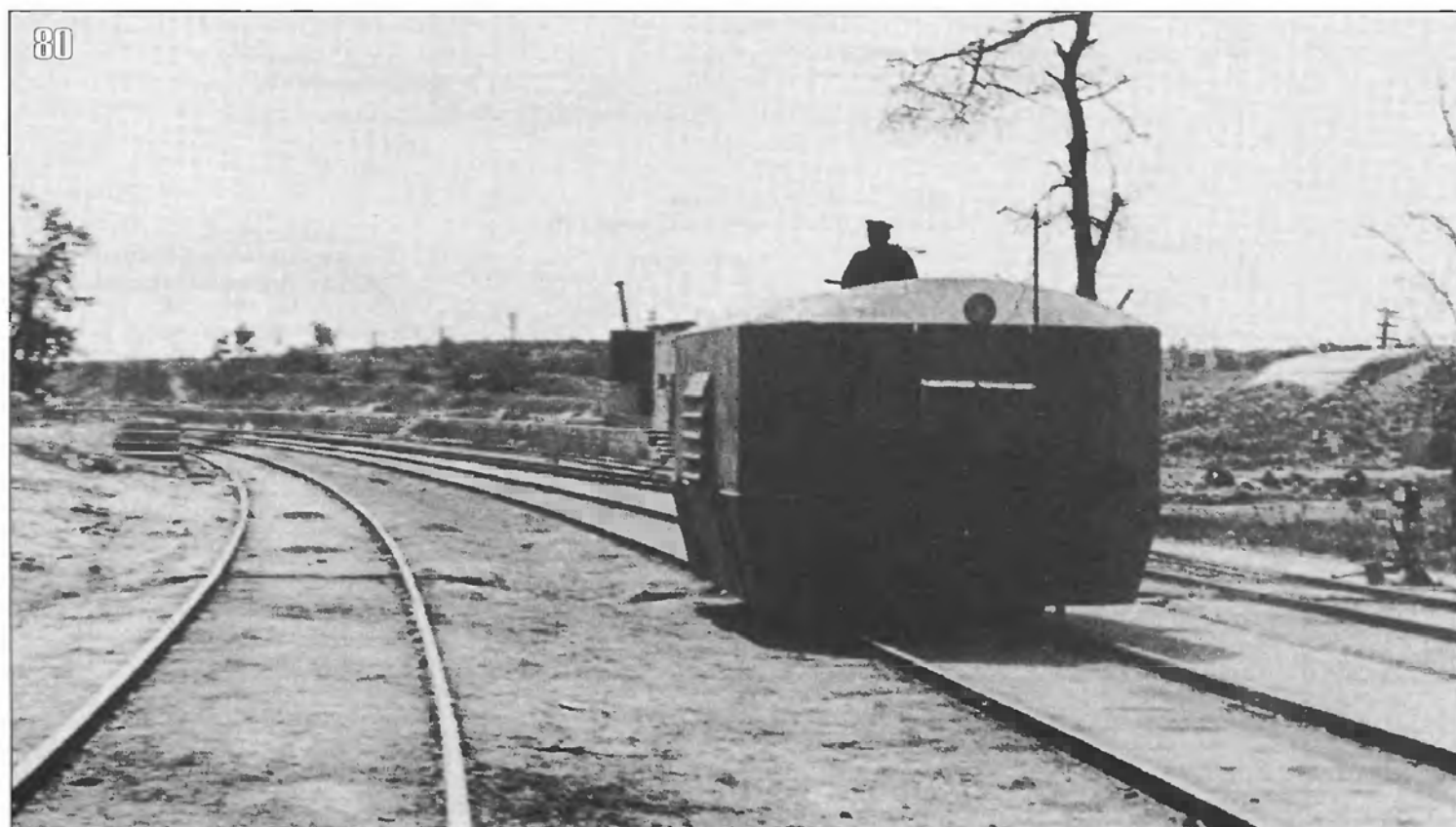
Построенный образец броневомотрисы Коломенского завода им. Куйбышева по конструкции не является перспективной боевой машиной».

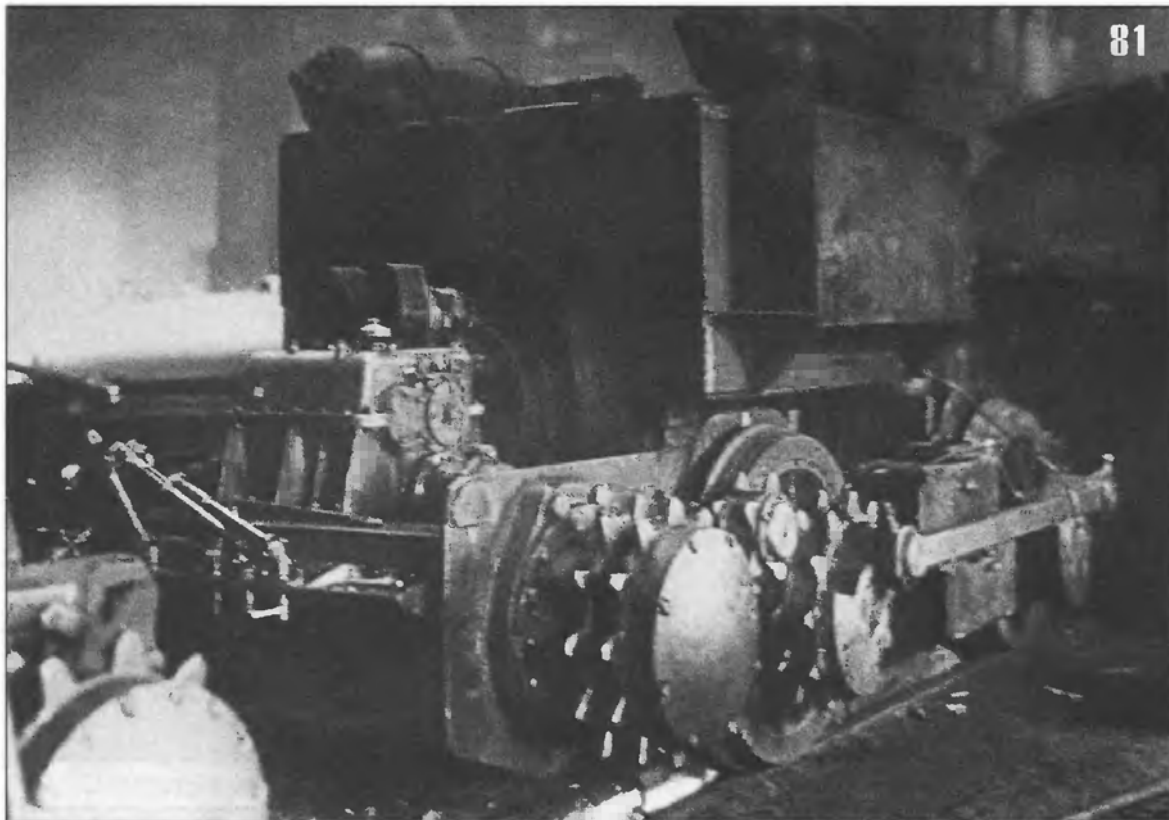
Аналогичного мнения придерживался и начальник управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА генерал-майор танковых войск Чернов:

«Броневомотриса КЗ-1 построена Коломенским заводом без учета тактико-технических требований, предъявленных со стороны ГБТУ Красной Армии.

Испытания броневомотрисы проведены заводом всего лишь на расстоянии 450 км, что является совершенно недостаточным для выявления ее надежности в работе. К тому же за период испытаний броневомотриса много раз требовала ремонта.

Поэтому необходимо опытный образец броневомотрисы КЗ-1 доработать и предъявить ГБТУ КА на испытания, после чего будет решен вопрос об отправке ее в действующую армию».





81. Одна из двух ведущих тележек броневомоторисы «Красная звезда» в цехе Коломенского машиностроительного завода. Январь 1942 года. Хорошо видна коробка перемены передач танка КВ, топливные баки, радиаторы, пусковые баллоны со сжатым воздухом, звездочки для цепной передачи (АСКМ).

Несмотря на неудачную конструкцию, броневомоториса Коломенского завода представляет интерес как попытка создать бронепоездную единицу с широким использованием танковых и паровозных агрегатов. Дальнейшая судьба построенного образца автору неизвестна. Правда, в январе 1943 года 55-й отдельный дивизион бронепоездов (он имел на вооружении бепо, построенный на Коломенском заводе, и рабочие являлись шефами данной части) направил в управление бронепоездов и бронемашин письмо, с просьбой отправить «Красную звезду» в дивизион, но было ли это выполнено пока установить не удалось.

20 января 1943 года директор Коломенского машиностроительного завода Гоциридзе направил начальнику ГБТУ генерал-полковнику Федоренко письмо следующего содержания:

«Коломенским заводом имени В.В.Куйбышева в 1942 году спроектирована и построена автобронемоториса, на которой проведены обкаточные испытания и доводка машины. В настоящее время эта работа закончена. Броневомоториса сделала общий пробег 450 км.

На основе постройки и работы первого образца, заводом проектируется новая броневомоториса с учетом всех недостатков, имевших место на первой машине».

В начале марта 1943 года проект новой бронеединицы, получившей обозначение БАМ-2 (броневомоториса, 2-й вариант), был представлен на рассмотрение управления бронепоездов и бронемашин. Она имела сварной корпус из 60 – 45 мм бронелистов, установленных на каркасе из швеллеров и уголков. Корпус устанавливался на две двухосные тележки – ведущую и поддерживающую. В первой использовались паровозные колеса диаметром 1050 мм, на ней устанавливался дизельный двигатель В-2 с коробкой пере-

ны передач от танка Т-34, но с реверсом. В качестве поддерживающей тележки предлагалось использовать типовую Даймонда, с колесами диаметром 950 мм.

Вооружение БАМ-2 состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 спаренных с пулеметами ДТ в башнях от танка Т-34, шести бортовых ДТ и одного ДШК на специальной зенитной установке.

Проект был рассмотрен специальной комиссией управления бронепоездов и бронемашин Красной Армии 9 марта 1943 года, которая пришла к следующим выводам:

«Проект разработан с учетом требований Управления Бронепоездов и Бронемашин ГБТУ КА и опыта по испытанию образца броневомоторисы построенной заводом в 1942 году (речь идет о «Красной звезде». – *Прим. автора*)

Броневомоториса имеет большое преимущество по всем характеристикам перед обычным бронепаровозом и предназначается как для самостоятельных действий, так и в качестве тяговой единицы в составе броневомоториса.

Комиссия считает:

1. Проект броневомоторисы БАМ-2 отвечает тактико-техническим требованиям ГБТУ КА и выполнен вполне удовлетворительно;

2. В проект броневомоторисы должны быть внесены следующие изменения:

а) одну танковую башню заменить на специальную с целью размещения в ней поста командира броневомоторисы (броневомоториса);

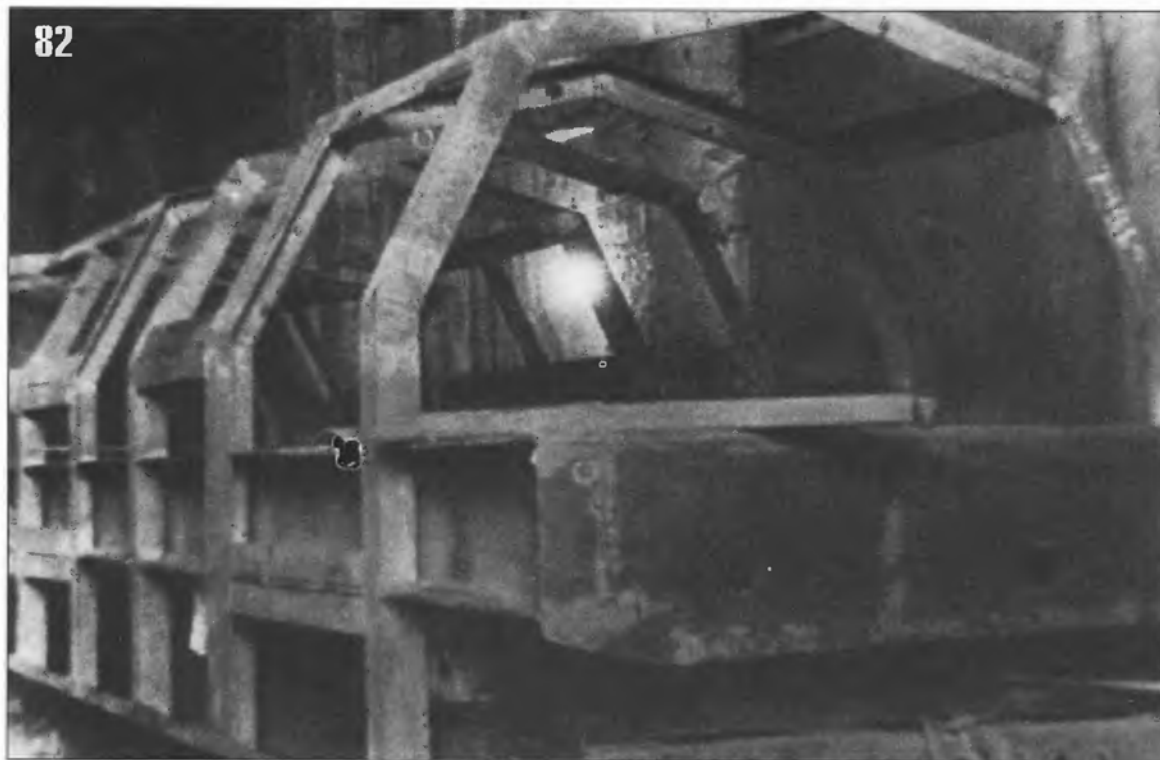
б) подвод воздуха к радиаторам мотора сделать с крыши или борта;

в) пулемет ДШК не устанавливать;

3. В ходе рабочего проектирования проверить на макете удобство размещения команды в боевых отделениях;

4. Конструктивные элементы броневомоториса, пулеметного вооружения, управления огнем, связи и прочего внутреннего обо-

82. Бронеавтомотриса «Красная звезда» имела довольно массивный каркас корпуса, изготовленный из уголка и швеллера. На фото — каркас корпуса в цехе завода (АСКМ).



рудования разработать в рабочем проекте в соответствии с прилагаемыми тактико-техническими требованиями.

5. При самостоятельных действиях бронеавтомотрисе придавать платформу ПВО с двумя зенитными 37 мм пушками.

Состав бронеавтопоезда определить: бронеавтомотриса, 2 бронеплощадки типа ПЛ-43 (или одной четырехосной бронеплощадки) и платформа ПВО.

Вывод. Рекомендовать технический проект бронеавтомотрисы БАМ-2 по разработке рабочего проекта и постройке опытного образца бронеавтомотрисы».

Однако, несмотря на то, что были подготовлены документы на выдачу заказа на изготовление БАМ-2 (ее расчетная стоимость составляла 1750 тысяч рублей), до изготовления БАМ-2 дело так и не дошло. Дело в том, что потери бронепоездов в 1943 году были очень маленькими (по сравнению с 1941–1942 годами), поэтому потребность частей в новой бронепоездной технике была минимальной. Летом 1943 года начальник управления бронепоездов и бронемашин генерал-майор Чернов направил наркому тяжелого машиностроения Казанскому письму следующего содержания:

«Коломенским заводом им Куйбышева разработан проект и полностью изготовлены рабочие чертежи опытного образца бронеавтомотрисы, вооруженной 76 мм танковыми пушками.

Проект бронеавтомотрисы по конструкции основных узлов: ходовой части, трансмиссии, моторной группы, группы управления и т.п. является ценной разработкой.

В связи с изменившимися требованиями к железнодорожным боевым машинам, на которые чаще стали возлагать задачи по охране объектов и войск в районе железной дороги от воздушных нападений противника, считаю целесообразным проект бронеавтомотрисы переработать в части замены вооружения,

т.е. вместо 76-мм танковых пушек установить 85-мм зенитные пушки.

С зенитным вооружением, позволяющим вести стрельбу, как по воздушным, так и по наземным целям, бронеавтомотриса будет современной боевой машиной.

Прошу Вашего указания заводу им. Куйбышева о переработке проекта бронеавтомотрисы в части замены вооружения»

В результате проведенного совещания представителей конструкторского бюро Коломенского машиностроительного завода и управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии, планом на 1944 год предусматривалось на основе разработанного проекта бронеавтомотрисы БАМ-2 разработать аналогичную машину с 85-мм зенитными пушками. При этом использование бронеавтомотрисы предполагалось в составе зенитных бронепоездов взамен бронепаровозов серии О^В и О^П.

«Бронеавтомотриса в сравнении с бронепаровозом серии О^В помимо повышения маневренных качеств бронепоезда позволит в условиях разрушенного железнодорожного хозяйства (депо, водоснабжение и пр.) дислоцировать бронепоезд ближе к фронту. Отрыв бронепоезда (с бронеавтомотрисой) в глубокий тыл для заправок, промывок и текущего ремонта отпадает». В начале 1944 года был выполнен эскизный проект бронеавтомотрисы БАМ-2 с 85-мм зенитной пушкой, но к этому времени необходимость в подобной бронепоездной единицы отпала.

МОТОБРОНЕВАГОНЫ ЗАВОДА № 38. Танковое (а точнее бронекорпусное) производство Коломенского машиностроительного завода осенью 1941 года было эвакуировано в Киров, где был создано новое предприятие — завод № 38 наркомата танковой промышленности. В начале 1942 года он начал производство легких танков Т-60, затем Т-70 и самоходных установок СУ-76 и СУ-76М.

В июне 1942 года управление бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии обратилось к заводу № 38 с предложением «спроектировать и построить опытный образец броневагона на базе типовой 4-осной железнодорожной платформы с использованием агрегатов и деталей танка Т-70 и других отечественных танков». Завод официально (письмом) от разработки этого проекта отказался, мотивируя большой загруженностью конструкторского бюро.

Однако в августе – сентябре 1942 года конструкторы танковой группы конструкторского сектора отдела 300 завода № 38 под руководством инженера А. Чиркова разработали проекты двух мотоброневагонов МК-1 и МК-2 (МК – мотоброневагон Коломенский), направленные на рассмотрение управления бронепоездов ГБТУ Красной Армии в ноябре. В пояснительной записке конструкторы писали:

«Применение бронепоездов с паровой тягой, как показал опыт текущих боевых операций, вполне себя оправдывает. Однако наряду с этим, все же, бронепоезда, снабженные паровозами, имеют некоторые недостатки, устранение которых является желательным. Эти недостатки заключаются в следующем:

1. Единственными (современными) масловыми паровозами для бронепоездов могут служить паровозы серии О (с различными индексами).

Эти паровозы приходится применять ввиду малых нагрузок на оси и возможности догрузки их весом бронирования. Кроме того, габариты этих паровозов сравнительно невелики. Все остальные распространенные паровозы нашей ж.д. сети мало подходят для бронепоездов, так как догрузка их весом бронирования сильно утяжеляет их, что вызывает ряд нежелательных последствий – трение осей, перенапряжение ряда ответственных деталей и т.п. Кроме того, габариты этих паровозов несколько велики, и это увеличивает их уязвимость для орудийного и ружейно-пулеметного огня.

3. Для использования мощности паровоза О целесообразно придавать ему несколько боевых бронированных платформ, снабженных орудиями и пулеметами. Общий вес бронепоезда с паровозом серии О составляет около 500 тонн, поэтому при выходе из строя паровоза (а он наиболее уязвим, как было сказано выше, ввиду слабости бронирования), неизбежно следует выход из строя всего бронепоезда.

4. Ввиду большого числа отдельных единиц, составляющих бронепоезд (4–7 единицы), строительная стоимость его высока и промышленный выпуск бронепоездов этим существенно ограничен.

5. Низкая теплотехническая экономичность паровоза О не позволяет иметь достаточно большого безостановочного маршрута (по расходам воды и топлива). Особенно это ограничивает радиус действия бронепоездов при разгрузке водоснабжения.

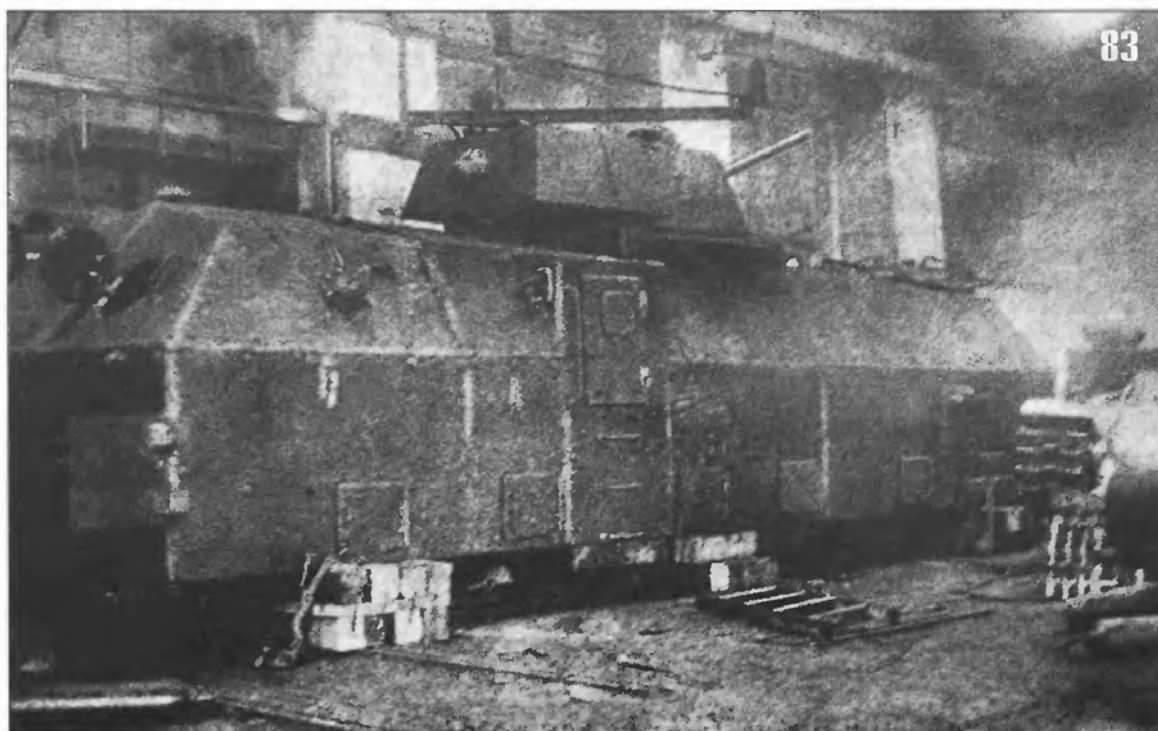
6. Необходимые периодические промывки котлов от накипи существенно снижает степень использования бронепоездов.

7. Подготовка паровоза О к работе (из холодного состояния в горячее) требует нескольких часов.

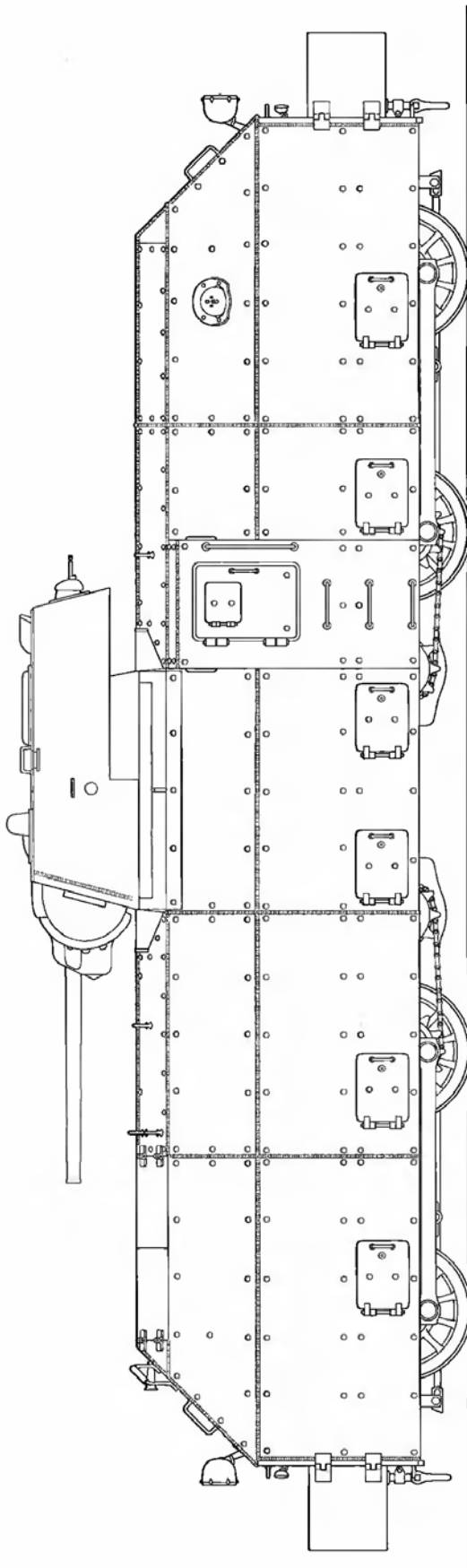
Все сказанное приводит к заключению, что более эффективными боевыми единицами на железнодорожном транспорте могли бы явиться самодвижущиеся повозки, снабженные самостоятельными силовыми установками небольшой мощности и, одновременно с этим, достаточными огневыми средствами».

МК-1 представлял собой 50-тонную железнодорожную четырехосную платформу с корпусом из 45 и 60 мм (возле двигателя) брони. Вооружение состояло из двух 45-мм пушек спаренных с пулеметами ДТ в литых башнях танка Т-70, зенитной спаренной установки 20-мм пушки ТНШ и пулемета ДТ, двух бортовых ДТ и реактивной установки М-8-24 («Катюша»).

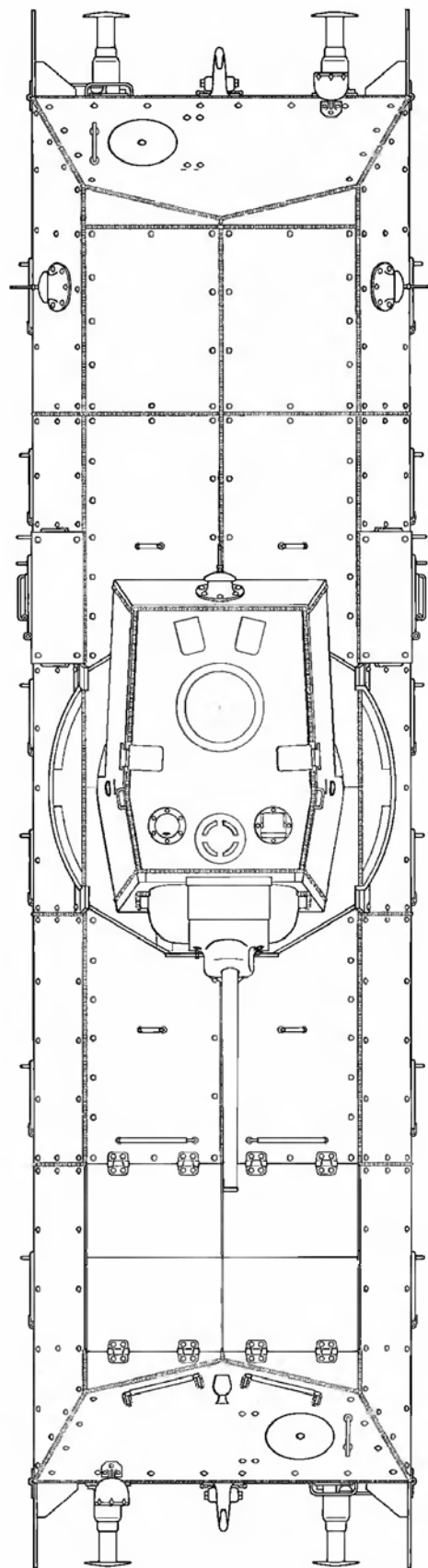
В качестве силовой установки использовался двигатель ГАЗ-203 с танка Т-70 мощностью 140 л.с. и трансмиссия с этой же боевой маши-



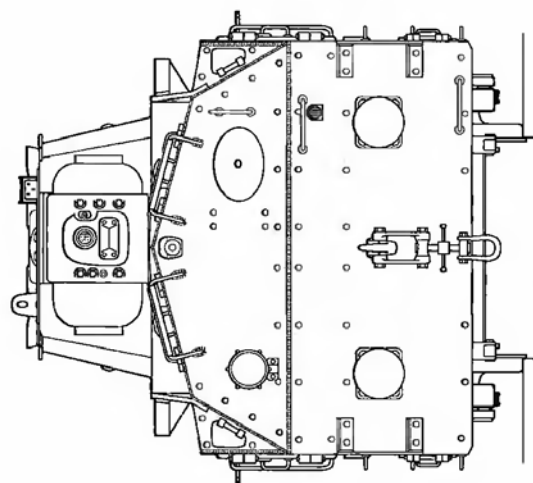
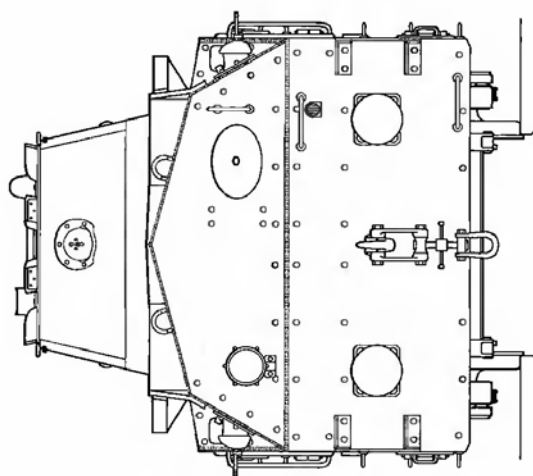
83. Корпус с башней броневаямоторисы «Красная звезда» в цехе Коломенского машиностроительного завода перед установкой на ведущие тележки. Январь 1942 года (АСКМ).



© COPYRIGHT MIKHAEL N. SVIRIN 1997



Общий вид броневомотористы
«Красная звезда» производства Коломенского
машиностроительного завода.
Чертежи выполнил М. Свириг.



ны. Изменение состояло только в установке реверса на коробку перемены передач. Проведенные расчеты показывали, что максимальная скорость МК-1 с экипажем из 11 человек будет 85 км/ч, а с контрольными платформами – 70 км/ч. Запас горючего планировался в 900 л, что обеспечивало запас хода в 700 км.

Среди недостатков МК-1 конструкторы отмечали большой объем, занимаемый моторным агрегатом, воздуховодами и бензобаками: «Наличие бензина рядом с большими запасами снарядов и патронов создает несколько большую пожарную опасность».

Представляется возможным это устранить путем выноса моторной группы и запасов горючего в отдельный также бронированный самодвижущийся вагон, играющий роль локомотива для одной прицепной бронеплощадки. В этом случае такой самоходный броневаягон может, в зависимости от боевой обстановки прицеплять к себе бронеплощадку от любого бронепоезда».

Для устранения этого недостатка был разработан второй вариант мотоброневаягона, получивший обозначение МК-2. Он состоял из двухосного моторного вагона специальной постройки массой 20–25 т и несамоходной бронированной платформы МК-2. Мотовагон защищался 45–35 мм броней, имел двигатель и трансмиссию от танка Т-70. Его вооружение состояло из 45-мм пушки и пулемета ДТ в башне от Т-70. К моторному вагону прицеплялась бронеплатформа, МК-2 имевшая такую же броню и вооружение, что и МК-1, но при этом зенитная установка переносилась в середину платформы, а на ее месте монтировалась башня танка Т-70.

Расчетная скорость самоходного мотоброневаягона МК-2 с бронеплощадкой МК-2 составляла 75 км/ч (с контрольными платформами 60 км/ч), запас горючего планировался в 900 л, что обеспечивало запас хода в 700 км.

Проекты МК-1 и МК-2 были рассмотрены в управлении бронепоездов Красной Армии в конце 1942 года, и направлены заводу на доработку. Главным недостатком военные считали вооружение, которое предложили усилить путем установки башен танка Т-34. Но в начале 1943 года завод № 38 отказался от доработки проектов МК, мотивируя это загруженностью «в связи с освоением самоходных установок СУ-76».

В мае 1943 года на заводе № 38 по инициативе городского партийного комитета ВКП (б) города Кирова была организована временная конструкторская группа «по внеплановому строительству бронепоезда им. Кирова» для войск НКВД.

Параллельно с работами по строительству бронепоезда, эта группа, под руководством конструктора завода № 38, кандидата технических наук А. Чиркова, разработала технический проект «бронемотовагона БВ с серийным двигателем ГАЗ-203».

В конструкции новой машины использовались многие решения, заложенные в проекте МК-1. В качестве базы для БВ предлагалось использовать 60-тонную 4-осную железнодорожную платформу, на которой монтировался корпус из 45 мм бронелистов. Вооружение состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 спарен-

ных с пулеметами ДТ в башнях танка Т-34, шести бортовых ДТ и одного ДШК на зенитном станке. В качестве силовой установки использовался двигатель ГАЗ-203 мощностью 140 л.с., трансмиссия состояла из коробки перемены передач танка Т-70 с дополнительным реверсом, карданным валом и редуктором. Ведущей являлась только одна ось задней тележки. Максимальная скорость БВ при расчетной боевой массе 72 тонны планировалась в 60 км/ч, запас хода по горючему до 1000 км.

Для наблюдения за полем боя имела специальная командирская рубка, внутренняя связь осуществлялась через бронепоездное переговорное устройство БПУФ-8 со световой и звуковой сигнализацией, для внешней предусматривалась установка радиостанции 10-Р.

Проект БВ был направлен на рассмотрение в ГБТУ, и 18 июня 1943 года по нему было дано краткое заключение, подписанное начальником 1 отдела управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии инженер-майором Смирновым:

«1. Проект броневана БВ является переработанным проектом ранее представленного заводом № 38 проекта бронеавтоматрисы МК-1.

В проекте учтены все основные требования Управления Бронепоездов и Бронемашин ГБТУ КА, предъявленные заводу по проекту бронеавтоматрисы МК-1.

2. По проекту надлежит переработать командирскую рубку в сторону ее уменьшения, также необходимо уменьшить высоту башни размещения зенитного пулемета ДШК.

3. Проект отвечает основным тактико-техническим требованиям ГБТУ КА к подобного типа боевым машинам и должен быть разработан до рабочего проекта для постройки опытного образца».

Несмотря на положительное решение о постройке БВ, руководство завода № 38 не стремилось к изготовлению новой боевой машины, аргументируя это большим объемом работ по модернизации СУ-76 и развертыванию серийного производства СУ-76М. По этому поводу начальник управления бронепоездов и бронемашин генерал-майор танковых войск Чернов 18 июня 1943 года направил справку о мотоброневане БВ начальнику ГБТУ Красной Армии генерал-полковнику Федоренко. В ней, в частности, говорилось:

«Руководство завода и Наркомтанкопром не заинтересованы в постройке опытного образца броневагона видимо из боязни дополнительной загрузки завода в случае принятия образца для серийного производства.

Считаю, что данный проект после внесения в него незначительных изменений должен быть разработан до рабочего проекта и необходимо поставить вопрос о постройке опытного образца. Данного типа боевые машины нужны бронепоездным частям Красной Армии».

Но вопрос об изготовлении опытного образца мотоброневана БВ так и не был решен до осени 1943 года, а затем необходимость в подобной машине отпала – потери бронепоездов в кампании 1943 года оказались небольшими, и Красной Армии вполне хватало существующего бронепоездного парка.

84. Бронеавтоматриса «Красная звезда» во дворе Коломенского машиностроительного завода перед испытательным пробегом. Февраль 1942 года (АСКМ).

85. Продольный разрез мотоброневана МК-1, разработанного на заводе № 38 в августе – сентябре 1942 года. Копия рабочего чертежа (ЦАМО).

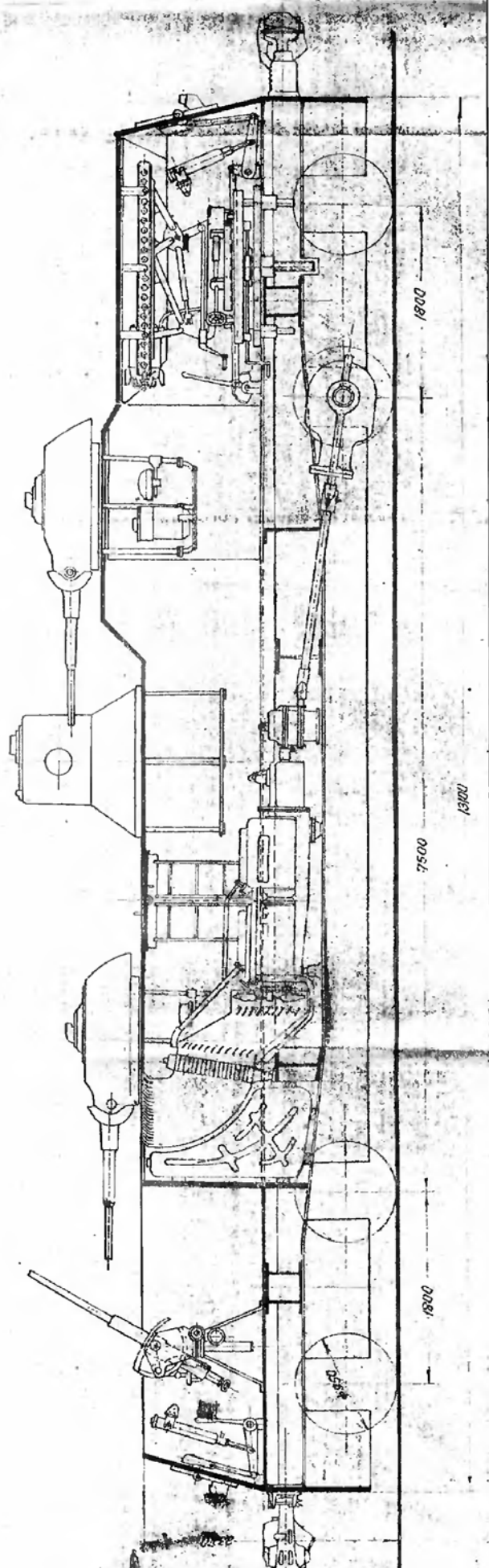
86. Продольный разрез и вид в плане мотоброневана МК-2, разработанного на заводе № 38 в августе – сентябре 1942 года. Копия рабочего чертежа (ЦАМО).

При подготовке выпуска были использованы документы Российского военно-исторического архива, Российского государственного военного архива, Российского государственного архива экономики, Центрального архива Министерства Обороны.

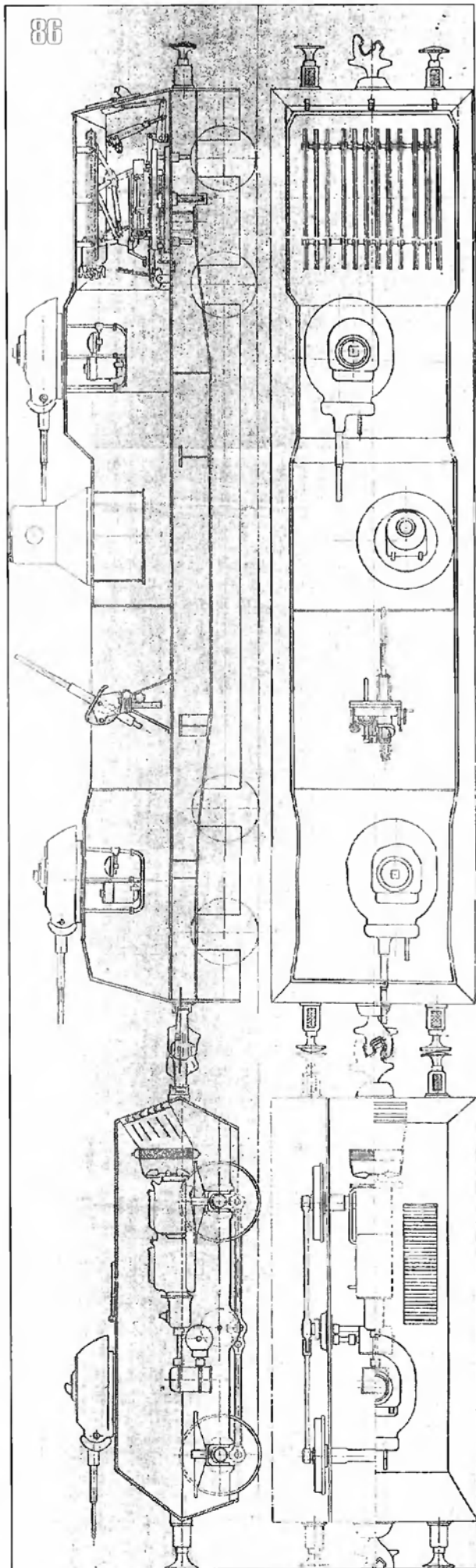
Использованы фотографии и чертежи Российского государственного архива кинофотодокументов (РГКФД), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального архива Министерства Обороны (ЦАМО), Российского государственного военного архива (РГВА), архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).



85



86



Уважаемые читатели!

Наши издания вы можете приобрести в редакции по адресу: 127015, г.Москва, ул. Новодмитровская, д.5А, 16 этаж, офис 1601 (проезд до станции метро «Дмитровская»).

Телефон/факс: (495) 787-36-10

Для оптовых покупателей предусмотрена система скидок.

Для получения по почте выпусков «Фронтowej иллюстрации» сделайте денежный перевод в сумме 230 за экземпляр по следующим банковским реквизитам: ООО «Стратегия КМ», ИНН 7720240859, р/с 40702810538130102266, БИК 044525225, к/с 30101810400000000225, Сбербанк России ОАО г.Москва Тверское ОСБ 7982.

Для гарантии получения выпусков на бланке денежного перевода в графе «Для письменного сообщения» разборчиво укажите Ф.И.О., точный адрес и названия изданий. Квитанцию о переводе отправьте по адресу: 121096, г.Москва, а/я 11, Коломыйцу Максиму Викторовичу.

Наложенным платежом издания не высылаются!

ФРОНТОВАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ
FRONTLINE ILLUSTRATION
Периодическое иллюстрированное издание.

Учредитель и издатель: ООО «Стратегия КМ»

Генеральный директор: Максим Коломиец

Руководитель проекта: Нина Собољкова

Адрес: 127015, Москва, ул.Новодмитровская, д.5А,
16 этаж, офис 1601

Телефон: (495) 787-36-10

E-mail: magazine@front.ru

Сайт в интернете: www.front2000.ru

Художественный редактор: Евгений Литвинов

Корректор: Раиса Коломиец

Чертежи: Виктор Мальгинов

Распространение и маркетинг: Кристина Муллабаева, Петр Степанец

Оригинальная концепция, авторский текст,
иллюстрации: ООО «Стратегия КМ»

Печать: ИПЦ «Апрель»

Подписано в печать 10.03.07. Формат 215х290.

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Тираж 2000 (1-й завод — 1000).

Все права защищены.

Издание не может быть воспроизведено полностью или частично
без письменного разрешения издателя.

При цитировании ссылка обязательна.

All rights reserved.

This publication may not be reproduced in part or in
without prior written permission of the publishers.

Издание зарегистрировано в МПТР России.

Регистрационное свидетельство:

ПИ № 771256, выдано 29 ноября 1999 года.

Уважаемые читатели!

Сообщаем, что со второго полугодия 2007 года альманах «Фронтowej иллюстрация» будет выходить ежемесячно.

Наш подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 80385.

Следующий выпуск:

№ 2 — 2007 «Легкие броневые автомобили Красной Армии»

Frontline ILLUSTRATION

